ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlow 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy Za po wtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stał ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgie rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 34. **Rok wydania siódmy.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 16 września 1928 r.** | **Ogólnego zbioru** **Nr. 226**

Polityka cieśnin bałtyckich.

(Według Revue Maritime).

P. de Jessen, redaktor Tempsa, specjalista w kwestjach bałtyckich, wygłosił na ten temat niedawno wysoce interesujący odczyt w centrum europejskiem dotacji Carnegi'ego. Po wyjaśnieniu problemu geograficznego i dyplomatycznego cieśnin bałtyckich i po skonstatowaniu że — jak geograficznie tak i dyplomatycznie panuje największe niezdecydowanie w sprawie ścisłego określenia prawnego wejścia do Bałtyku p. de Jessen kolejno przechodzi sprawy trzech cieśnin duńskich, Sundu, Wielkiego i Małego Beltu. W czasie wojny Danja stróżowała cieśnin, znajdując się w obliczu przemocy. Zakłada ona miny na propozycję Niemiec, przyczem Anglja nie odradzała jej w usłuchaniu tego rozkazu.

Podczas całej wojny cieśniny bałtyckie zostawały zamknięte i neutralność duńska nie została naruszona.

P. de Jessen bada następnie głębokie zmiany, wywołane w sytuacji politycznej, wojskowej i praktycznej w sprawie 4 dróg dostępu do Bałtyku. Przypomina on w jakich warunkach została odrzucona przez Amerykan zasada wolnego przejścia przez kanał Kiloński, zagwarantowanego przez kontrolę międzynarodową na wzór kanału Sueskiego. Mimo energji rozwiniętej przez przedstawicieli francuskich cywilnych i wojennych wszystkie te usiłowania doznały zawodu; przedstawiciele Stanów Zjdnoczonych przeciwstawiali im opór niezmienny i zwycięski.

Napróżno p. Lloyd George zauważył, że przez istnienie samo kanału kilońskiego siły morskie Niemiec się podwoiły, napróżno też delegaci francuscy zwrócili uwagę na to, że dla nowych państw powstałych w części wschodniej Bałtyku na granicach rozczłonkowanej Rosji jest interesem życiowym móc liczyć przy wszelkich okolicznościach na wolność przejścia kanałem Elby, Amerykanie nieco małolotni w tej sprawie wypowiadali ustami samego Wilsona, a później ustami swych admirałów wyraźnie nieprzebłagane, niezmienne: nie możemy. Argument wojskowy brytyjski został odrzucony z powołaniem się na artykuły traktatu wersalskiego, które warunkowały zupełne rozbrojenie Niemiec. Na argument ekonomiczny Francuzów delegaci amerykańscy odpowiedzieli, że w ciągu szeregu wieków cieśniny duńskie wystarczyły dla handlu państw przybrzeżnych Bałtyku i mogłyby wystarczyć im w przyszłości.

Nazwa kanału Panamskiego ani razu nie była wymieniona. Podczas tych długich debat, często burzliwych w rzeczywistości królowała ona nad układami od ich początku do końca. Broniąc z zaciekłością utrzymania suwerenności Niemiec nad kanałem Kilońskim bez zastrzeżeń lub kontroli, delegaci Stanów Zjednoczonych nie mieli innego celu jak tylko uchronić się od wszelkiego wmieszania się obcego, europejskiego, japońskiego lub amerykańskiego, do ich dominowania nad kanałem panamskim i chcieli przeszkodzić stworzeniu w Europie precedensu, któryby mógł być zastosowany pewnego dnia przeciwko ich absolutnemu panowaniu nad tem przejściem pomiędzy dwoma wielkiemi morzami.

Co się dotyczy innych dostępów do Bałtyku traktat wersalski nie wywołał żadnych zmian natury geopolitycznej nad Wielkim Beltem.

Co innego sprawa Małego Beltu. Cieśnina ta stała się wodami terytorjalnemi duńskiemi na całej swej długości. Ważna baza wojenno-morska, którą Niemcy stworzyli w Sönderborgu na wyspie Alsen i duży hangar dla Zepelinów w Toender, należy zaznaczyć, przestał istnieć. Cieśnina najdalej odsunięta na wschód-Sund poddana jest gruntownej transformacji.

Przejście Drogden, położone całkowicie między dwiema wyspami duńskiemi: Amager i Saltholm, przed samym portem kopenhaskim, pogłębia się obecnie. Gdy roboty te zostaną całkowicie wykończone, największe statki handlowe będą mogły przechodzić Sund w całej jego długości. Przedsięwzięcie to jest ściśle zgodne z po-

stanowieniami traktatu kopenhaskiego z 14-go marca 1857 roku i Danja może swobodnie zastosować w tym wypadku swe prawo suwerenności.

Jedno jedyne państwo protestowało przeciwko tym warunkom: Rosja bolszewicka. Z tego powodu p. de Jessen bada nową sytuację polityczną, którą stworzyła wojna na Bałtyku, antagonizm historyczny między Rosją i Wielką Brytanją, który stał się jednym z panujących czynników polityki światowej, tak samo jak w Azji. Hegemonja Niemiec na Bałtyku mówi p. de Jessen znikła na pewien czas, którego długość warto jest spróbować określić. Próżnia wytworzona przez ten brak została wypełniona — lecz przez jaką potęgę?

Oczywiście przez Rosję. Obszerne terytorja, które ona posiadała na brzegach bałtyckich, zostały utracone w większej części. Śmiałe i genjalnie przewidujące dzieło Piotra Wielkiego rozpada się w gruzy. Oba brzegi zatoki fińskiej, w głębi której znajdują się Kronsztad i Piotrogród należały do imperjum Romanowów, dziś dwa nowe państwa ściśle zaprzyjaźnione, o ludności pokrewnej: Finlandja i Estonja posiadają brzeg północny i większa część brzegu południowego zatoki. Wielkie porty bałtyckie niegdyś rosyjskie, Rewel, Ryga i Lipawa należą dziś do Estonji i do Łotwy. Były brzeg finlandzki na zatoce Botnickiej jak również wyspy Alandzkie przestały stanowić części Rosji. Istotnie pomiędzy państwami brzegowemi Bałtyku ten olbrzymi kraj z ludnością 150.000.000 stał się państwem, które posiada linję brzegową najwęższą, nie wynoszącą 150 km., którego jedyny port ważniejszy, Leningrad jest wolny od lodu zaledwie kilka miesięcy w roku.

(Przypisek Redakcji. Autor francuski przesadza, gdyż brzeg Związku Sowieckiego ma długość znacznie większą niż 150 km. Najkrótszą linję brzegową, absolutnie i stosunkowo do swej ludności posiada na Bałtyku Polska, bo bez Helu mamy tylko 75 km. Związek Sowiecki natomiast posiada granice morskie nad morzem Czarnem jak również na dalszych swych granicach północnych i wschodnich).

— Należy dodać do tych faktów antagonizm między Rosją i państwami, powstałemi na terytorjach, które się oddzieliły od dawnego imperjum Moskiewskiego.

Jedyna tylko między niemi Litwa, jak się zdaje, porozumiewa się z sąsiadem. Wszystkie inne państwa są dla niego podejrzane i podejrzewają go o ukryte myśli nieżyczliwe, a nawet wrogie i wojownicze. W żadnej części Europy jak tutaj pokój zdaje się, chwieje się, tak w swych niestałych podstawach.

(Przypisek Red. Jak się zdaje, autor i w tym wypadku nieco zgęścił kolory).

Więc w każdym razie nie Rosja bolszewicka ma zastąpić Niemcy w hegemonji bałtyckiej.

Żadne z innych państw przybrzeżnych tembardziej nie może pretendować na ten spadek. Kto więc zostanie sukcesorem dawnej hegemonji niemieckiej na Bałtyku? Żadne z państw przybrzeżnych, nowe świeżo stworzone wszystkie walczą bez wyjątku z dużemi trudnościami ekonomicznemi i finansowemi.

Ich istnienie zależne jest zbyt krótkie, ażeby pozwolić na wyznaczenie sobie innego zadania niż konsolidację swych granic. i organizacji bez swej społeczności. Bądź co bądź istnieje Polska. Rozpoczęła ona śmiało realizację obszernego programu budowy statków morskich.

Obserwator bezstronny i uważny, zauważa p. de Jessen, nie może uchylić się od wrażenia, że polityka nieprzychylna Wolnego Miasta Gdańska w stosunku do Polski działa przeciwnie interesom istotnym samego tego portu wielkiego i wywołała wysiłek Polaków ku uniezależnieniu się. Bałtyk już liczy nowy port na swych brzegach południowych: Gdynię położoną na czysto polskim terenie. Przystosowują go obecnie do potrzeb nowoczesnego ruchu morskiego; będzie on służył jednocześnie jako port handlowy i baza dla polskiej floty wojennej. Program morski Polski zawiera budowę, pomijając mniejsze statki (patrolowe, minostawy i wyławiacze min), trzy krażowniki, 36 torpedowców i przeciwtorpedowców i 32 łodzie podwodne typu francuskiego Requin od 1 100—1 400 ton.

W każdym razie nieprzesądzajmy sytuacji: obecne siły morskie Polski są bardzo słabe i realizacja jej programu morskiego należy do przyszłości.

W rzeczywistości jednak Bałtyk, przeciwnie do życzenia Rosji, która chciałaby ściśle zrobić z niego morze zamknięte „mare clausum“, stał się morzem otwartem. Koncepcja ta jest koncepcją Wielkiej Brytanji. Jest ona do urzeczywistnienia tylko pod warunkiem, że zostanie zapewniona wolność dostępu i dróg naturalnych na Bałtyk. Francja i Wielka Brytanja, które zbyt często sprzeczały się na innych punktach tutaj mają interes wspólny. Na terenie bałtyckim zgoda dwuch mocarstw zachodnich jest zupełna.

Mówiło się za drugiego cesarstwa, że Francja jest oddzielona od Polski dobrodziejstwem geografji. Dziś należałoby odwrócić tę myśl naopak, twierdząc, że Francja może być połaczona z Polską w sposób pewny jedynie przez dobrodziejstwo wolności cieśnin bałtyckich. Przy brzegach basenu bałtyckiego dużo znajdujemy też przyjaciół tej idei, między innemi należy wymienić w pierwszym rzędzie dwóch głównych zainteresowanych, państwa brzegowe cieśnin-Danję i Szwecję.

Dla Polski i Łotwy bezwzględna wolność cieśnin bałtyckich jest kwestją życia. Wszystko wskazuje na to, że Litwa i Finlandja nie mogą być innego zdania. Prawdą jest, że 4 czy 5 lat temu kilku głosów fińskich podniosło się za neutralizacją Bałtyku, lecz głosy te później zamilkły, prawdopodobnie wskutek tego, że idea ta nie znalazła oddźwięku i została całkowicie wykluczona prawie przez ogólną opinję bałtycką i wielkich mocarstw zachodnich. Lecz interesy tych państw są zupełnie przeciwne interesom Rosji. Ta ostatnia chciałaby pozostać na Bałtyku sam na sam z nowemi państwami, powstałemi na terytorjach oddzielonych od niej, ażeby z niemi zrobić to, gdy nadarzy się odpowiednia chwila, co zrobiła z Gruzją i z Kaukazem.

Nie należy zapoznawać głębokich przyczyn, których skutki obecnie widzimy w polityce bałtyckiej Rosji.

Zamknięta w morzu Czarnem i w Dardanelach, odrzucona od Pacyfiku, którego ona nieosiągnęła po zadziwiająco uporczywym wysiłku i gdzie obecnie ona dysponuje jedynym tylko portem blokowanym przez lody w przeciągu pół roku, olbrzymia Rosja zmuszona jest posiadać nad Bałtykiem zaledwie kilka kilometrów brzegu. Wylot zatoki, w głębi którego port założony przez Piotra Wielkiego jest położony może być zamknięty jak lejek przez nieprzyjaciela o poważniejszych siłach i w ten sposób to ciało olbrzymie miałoby oddychać nie inaczej, jak tylko brzegiem oceanu Lodowatego? Postawić tę kwestję to jest powtórzyć nasze słowa aktualne: charakterystyką stanu politycznego nad Bałtykiem jest jego niestałość.

(Przypisek Red. Znowu redaktora cennego organu francuskiego porywa skłonność do przesady, która wyraźnie odbija dawną politykę przyjaźni francusko-rosyjskiej. Musimy być wyrozumiałymi na tego rodzaju patetyczne zwroty).

P. de Jessen wnioskuje: „Własnemi swojemi siłami Danja nie mogłaby na długo bronić zamkniętych cieśnin ani przeciwko atakom od północy ani przeciwko atakom od południa. „Klucz duński“ jest więc jak widać czystą metaforą“.

Lecz co jest prawdą, co jest rzeczywistością, to to, że drogi naturalne z morza Północnego na Bałtyk prowadzą poprzez wody terytorjalne duńskie. W tych cieśninach, gdzie krzyżują się drogi statków wszystkich narodów Danja jest gościnnym gospodarzem, który czuwa nad dobrem utrzymaniem drogi, nad dobrym porządkiem i bezpieczeństwem przechodniów.

Jak widać odczyt p. Jessen nie daje wyraźnych konkluzyj lecz przynosi dużo ciekawego materjału do zagadnienia kanału kilońskiego i Sundu.

Jak żeglować na Wiśle?

(Dokończenie.)

F) Żegluga przy wietrze wiejącym pod prąd.

Żegluga w górę rzeki przy ściśle dolnym wietrze przedstawia więcej trudności aniżeli na morzu, gdzie również żegluga z pełnym wiatrem jest trudniejsza od żeglugi w trzy czwarte wiatru.

Na morzu trudność jest w zapobieganiu rzucaniu się łodzi, która co chwila gotowa jest pod wpływem fali wyjść z kursu w kierunku bocznym do wiatru.

O ile przy szerokim wietrze wystarczy uważać żeby to wyjście z

kursu nie przekroczyło pewnych granic i łatwiej jest przeciwdziałać mu sterem przy przejściu fali, gdyż odrzucanie rufy odbywa się tylko w jedną stronę, to przy biegu pełnym wiatrem odrzucanie rufy może odbyć się w jedną lub w drugą stronę, a gdyby odbyło się w stronę przeciwną tej na której leżą żagle, to łódź mogłaby się okazać z żaglami po wiatrowej stronie w sytuacji w razie porywistego wiatru drażliwej a w każdym wypadku w pozycji nieprawidłowej, narażającej tram na przerzucenie się na drugą stronę.

Ta osobliwość nieprzyjemnej żeglugi z pełnym wiatrem mniej występuje na rzece, gdyż niema tak stromych i dość długich fal, któreby wywoływały podbijanie rufy, a dużym plusem jest posiadanie przed czołem łodzi nieruchomego krajobrazu, który pozwala natychmiast zauważyć omyłkę w sterowaniu, gdy na morzu, szczególnie przy „starych" falach, a „nowym" wietrze nieco odmiennego kierunku sterowanie z wiatrem wymaga dużej uwagi, a w każdym razie zwracania jej nietylko naprzód lecz przedewszystkiem w tył, na ślady wiatru na wodzie.

Korzyści żeglowania na rzece z wiatrem bez fali pokrywa niestety z lichwą w przeciwnym kierunku wada z ograniczenia kursu warunkami żeglugi w wąskim kanale.

Nawet na najwięcej wyprostowanej rzece przy wietrze ściśle dolnym powstają raz poraz warunki zupełnie nieznane na morzu, mianowicie: zmiana ciągu przy wietrze pełnym, przejście na szeroki wiatr, znów zmiana ciągu i przejście na szeroki wiatr nowego ciągu.

Kurs w górę rzeki z konieczności jest gzygzakowaty, mniej więcej w tej samej mierze, w której stanowia gzygzak poszczególne kolana koryta rzecznego od cypla do cypla, chociażby najłagodniejszego zakrętu.

Zachodzi więc konieczność zmiany ciągu z prawie pełnego jednej strony na prawie pełny drugiej strony.

Przy cichym i umiarkowanym wietrze, jak i na morzu, odbywa się poprostu przyciągnięcie tramu i przełożenie go na drugą stronę.

Przy porywistym i silnym wietrze, jak wiadomo, przełożenie z wiatrem głównego żagla jest trudne fizycznie i niebezpieczne.

Na rzece, natomiast, przy żegludze pod prąd przy silnym porywistym wietrze również niebezpieczne jest stawanie bokiem do wiatru i wykonywanie zwrotu przez wiąz.

Dlatego wspólne obydwom żeglugom rozwiązanie jest częściowe opuszczenie głównego żagla przy biegu z wiatrem, dla złagodzenia chwili przerzucenia tramu.

Trzeba mieć jednak na uwadze, że następne podnoszenie żagla do pełnej wysokości związane jest przy napiętym żaglu z dodatkowym oporem i tarciem, które mogą uniemożliwić podniesienie całkowite, lub wywołać pęknięcie liny wciągowej.

Z powyższego względu bardzo praktyczna jest konstrukcja żagla głównego przy —której można opuszczać róźec wraz z górnym rogiem żagla prawie o 180°, to znaczy do pozycji wiszącej pionowo wzdłuż masztu, bez tego żeby należało ruszać wciąg przymasztowy.

Opuszczenie w ten sposób żagla tylko do linji łączącej róg główny przymasztowy żagla z końcem tramu może być bardzo skuteczne i zupełnie wystarczające nawet przy silnym wietrze.

Niestety nie można tego zrobić przy żadnym z typów różców zakończonych przy maszcie widełkami, gdyż widełki te po przeciwnej stronie masztu są podwiązane i rzadko mogą być obrócone aż do kąta rozwartego bez oporu ze strony tej opaski.

Lepsze są pod tym względem „beczki" albo mniej szerokie „obręcze" do których różec przytwierdzony jest na zawiasie.

Przy odpowiednim systemie, pozwalającym na poruszanie się różca pod każdym kątem w płaszczyźnie pionowej można nawet kierować opuszczeniem górnej części żagla od miejsca przy sterze, przyczem dla możności opuszczenia wystarczy nie okręcać całkowicie wciągu szczytowego dookoła ptaszka w dolnej części masztu, lecz poprowadzić linę dalej wzdłuż miecza do sterującego i nawinąć go na ptaszek przy jego nogach.

Taka lina w niczem nie może przeszkodzić manipulowaniu innemi linami, będąc napięta w linji poosiowej.

Ażeby móc po zwrocie podnosić nanowo górne części żagla z miejsca sternika, należy zgóry założyć zamiast ptaszka blok u dołu masztu, który działa w tym wypadku niezawodnie, o ile się zapobiegnie przekręcaniu się bloku w niewłaściwą pozycję.

Krzyżowanie.

Jak już wymieniłem wyżej, krzyżowanie przy pełnym wietrze z dołu wymaga wcześniejszego troczenia, aniżeli żegluga pod prąd.

Tak samo jak na morzu a nawet jeszcze w większym stopniu potwierdza się reguła, że niekorzystna pława przy nadmiernej ilości rozwiniętego płótna podczas krzyżowania niweczy rezultaty osiągnięte przez pozornie większą szybkość.

Podczas regat na silnym wietrze stale się potwierdza że łodzie mające przy krzyżowaniu więcej płótna tracą na „wysokości" czyli nie podnoszą się tak szybko na wiatr, który wieje z kierunku mety.

Na Wiśle podczas silnego dolnego wiatru powstaje powierzchowna pława wietrzna przeciwna prądowi i łódź, nawet wiosłowa, pozbawiona żagli lecz postawiona w poprzek wiatru i prądu podnosi się sama przez się w górę rzeki pod wpływem parcia powietrza i powierzchownej pławy wodnej, skierowanej pod prąd.

Łódź silnie przechylona — a taką jest łódź krzyżująca z nadmiarem żagli, — będzie tembardziej pławić się pod prąd; opór stawiany wiatrowi przez sam kadłub przechylony jest większy, a podwodne oparcie się pod prąd jest w skutek ukośnej i płytszej pozycji miecza mniejsze niż na łodzi wyprostowanej.

Dlatego trzeba dbać zawsze o zmniejszenie pola żaglowego przy krzyżowaniu pod stosunkowo silny dolny wiatr.

Trzeba tylko dbać o to by żagle zmniejszone leżały tak samo dobrze jak i żagle całkowicie rozwinięte. Bardzo często widzi się zatroczone żagle, nie dające gładkiej powierzchni, i tworzące worki i mające chwyty ciągnące w niewłaściwych miejscach.

Nie należy troczenia uważać jako coś wyjątkowego, a zatroczonego żagla jako żagla przygodnego.

Żagiel zatroczony winien być więcej napięty niż żagiel pełny, a wady w jego napięciu więcej się odbijają na biegu łodzi niż wklęsłości pełnego żagla.

Dlatego pożądane jest mieć również do krzyżowania przy silnym wietrze pod prąd, grubsze małe żagle burzowe.

Krzyżowanie pod silny wiatr, wiejący wzdłuż rzeki, nie należy bynajmniej do rzeczy łatwych.

Posuwanie się naprzód jest znacznie zmniejszone, fala jest stroma i twarda, łódź tłucze i traci bieg co chwila, nie mając w sobie pędu zbyt wiele.

Jednej osobie w tych warunkach bardzo trudno jest żaglować przez czas dłuższy, a i dwom żeglarzom jest dość roboty, jeśli się chce wydostać z poszczególnych ciągów między zwrotami i z samych zwrotów maksymum posuwaniu się naprzód.

Naprężenie które wytrzymuje łódź i maszt jest znaczne. Podobne warunki są na morzu w wąskich przejściach pod wiatr przeciwny, z tą jedynie przewagą na korzyść rzeki, że pod powierzchownem parciem wiatru i pławy w jednym kierunku istnieje prąd dolny, podwodny w przeciwnym kierunku.

O istnieniu tego prądu zawsze żeglarz rzeczny musi pamiętać i winien nim się w tych ciężkich warunkach posługiwać, wyprostowując łódź i trzymając się miejsc o większym prądzie.

J. Klejnot-Turski.

Kronika światowa

LITWA.

Szerokie plany ku stworzeniu floty handlowej. W związku z niepowodzeniami prywatnych towarzystw żeglugi powstać ma towarzystwo żeglugi Ljetgar z udziałem rządu. Kapitał zakładowy tego towarzystwa ma wynosić 500 000 litów podzielonych na 500 akcyj, lecz wkrótce ma być powiększony do 6 500 000 litów, co odpowiada 130 000 Ł.

Organizujące się towarzystwo traktuje z pewnem dużem holenderskiem towarzystwem żeglugi w sprawie nabycia czterech parowców frachtowych o łącznym tonażu 7 500 ton i dwuch parowców towarowo - pasażerskich o łącznym tonażu 14 000 ton. Projekty te w każdym razie zdają się nam

zbyt rozdmuchane, jeśli się uwzględni niską ilość ładunku i podróżnych, któremi dysponuje Litwa.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 1-go do 21-go sierpnia 1928 roku zawinęło do portu lipawskiego 80 statków morskich o łącznej ładowności 24 481 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 14 114 ton drobnicy, 228 ton i 30 000 beczek cementu, 1 418 sztuk dyli, 720 sążni i 114,5 standartów drzewa, 400 ton fosfatów, 15 973 beczki śledzi, 7 620 ton węgla (w tem 6 072 polskiego), 218 ton kredy, 1 526 t. superfosfatu, 350 t. soli, 762 t. nafty, 1 375 t. żelaza. 13 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 86 statków o łącznej ładowności 21 666 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 5 928 ton drobnicy, 150 t. żyta, 1 004 standartów i 536 sążni drzewa, 312 ton nafty, 2 000 beczek śledzi. 39 statków wyszło próżnych i pod balastem.

FINLANDJA.

Sprawa budowy dwuch małych opancerzonych krążowników. Z kredytu uchwalonego przez Rigsdag w roku 1926 na budowę statków obrony przybrzeżnej pozostanie 215 000 000 marek fińskich z ogólnej kwoty 325 000 000 marek fińskich, gdyż 3 łodzie podwodne budujące się u Crightona w Abo kosztują 110 000 000 marek fińskich.

Z pozostałej sumy zgodnie z programem rozpocznie się budowa 2-ch krążowników po 4 000 ton lekko opancerzonych i odpowiednio uzbrojonych. Sprawa oddania zamówienia na te krążowniki jeszcze nie jest zdecydowana.

Przy wypracowaniu planów są zaangażowani prócz miejscowych inżynierów dwaj technicy niemieccy i szwedzki dyrektor stoczni wojennych Falkman. Jednym z kandydatów na budowę tych krążowników jest stoczniaSandwiken. Opinja publiczna przemawia za oddaniem zamówienia stoczni krajowej, przyczem zwiększenie kosztów w porównaniu z wykonaniem zagranicznem ma być uważane jako słuszna subwencja rządowa celem otrzymania zamówienia w kraju.

Jak widzimy z powyższego, statki wojenne na Bałtyku budują nietylko ci, którzy mają przesadnie rozwinięte budownictwo okrętów, odczuwający głód zamówień, lecz również i takie państwa, które mają jeszcze słabo rozwinięty przemysł budowy żelaznych okrętów. Pora już dawno i nam pomyśleć o założeniu przynajmniej dwuch stoczni dla budowy większych i mniejszych statków, ażeby cały nasz program morski, stosunkowo obszerny nie musiał być wykonany całkowicie na stoczniach zagranicznych.

Z. S. S. R.

Zmiany administracyjne w porcie Leningradu. Kontrola portu leningradzkiego wykazała bardzo poważne braki jak np. koszta przeładunkowe wypadają od tony zbyt wysokie mianowicie od 3,5—5,5 rubla, magazyny i śpichrze nie są prawidłowo eksploatowane. W związku z powyższem od pierwszego października administracja portu wycofuje się z komisarjatu handlowego i podporządkowuje się komisarjatowi komunikacji. Inne porty już przed tem były podporządkowane komisarjatowi komunikacji.

HISZPANJA.

Stan hiszpańskiej floty handlowej. Stan ten wykazuje na pierwszego stycznia 1928 roku 1923 statki parowe i motorowe o łącznej pojemności 1 127 000 ton i 490 żaglowców o ogólnym tonażu 73 000 ton.

Jak podaje Revue Maritime, bliżej obznajomiona ze stanem floty hiszpańskiej, duża część tych okrętów obecnie już nie jest zdolna do nawigacji, inna, pochodząc jeszcze z okresu Ludwika Filipa, trzyma się na morzu raczej „z przyzwyczajenia“. Co do większych statków, to wśród nich jest 4 ponad 10 000 ton pojemności, 1 ponad 7 000 t., jeden ponad 6 000 ton, 25 ponad 5 000 ton, 22 ponad 4 000 ton i 150 ponad 3 000 ton.

Nieco o przewozie ryby koleją.

Przewóz ryby koleją jest o wiele trudniejszym niż przewóz mięsa świeżo bitego, gdyż o ile przy temperaturze paru stopni ponad zerem mięso powoli dochodzi i, jak wiadomo, w pierwszych dniach nawet staje się lepsze, to ryba psuje się od pierwszej chwili wyjęcia z wody i tylko dość silnem oziębieniem a nawet zamrożeniem można ten proces powstrzymać.

Do przewozu ryby służą wagony-chłodnie, nabijane lodem lub w inny sposób wewnętrznie chłodzone, jednak istnieje również system chłodzenia zewnętrznego, zaproponowany na trzecim kongresie zimna w Wiedniu przez Rosjanina Krupskiego. Polega on na zwilżaniu zewnętrznych ścian wagonu. Jak wiadomo woda parująca wywołuje znaczne oziębienie powierzchni, z której paruje. Krupski wynalazł system przy którym doprowadzona rurkami przepływa po całej zewnętrznej powierzchni wagonu, trzymając się w specjalnie chłonącej wodę masie, którą jest obity wagon. Rezultaty otrzymane tym sposobem są bardzo interesujące: przy 40% stanie wilgotności powietrza i 15° C zewnętrznej temperatury ścianka wagonu może się oziębić do 1°, gdyż taki jest punkt rosy przy tym stopniu nasycenia. Przy wilgotności 75% wilgotności punkt rosy leży już jednak również podczas 15° C. na 10,5° C. Stąd widać że system chłodzenia zewnętrznego zastosowany przez Krupskiego nadaje się do krajów o klimacie suchym i zupełnie nie nadaje się w krajach o klimacie wilgotnym.

Ponieważ dla przewozu ryby wymagana jest jednostajna, niska temperatura, więc system Krupskiego w czystej formie w naszych warunkach się nie nadaje. Byłby on wygodny w kombinacji z chłodzeniem przy pomocy lodu ażeby zapobiedz jego topnieniu, gdyby nie był tak kosztowny i nie wymagał dużego przepływu wody. Trzeba zaznaczyć, że chłodzenie tym sposobem zewnętrznym jest skuteczne podczas biegu pociągu, a na stacjach działanie jego ustaje dość prędko, chociaż autor twierdzi, że trzymać się może to samo działanie co i w biegu po zatrzymaniu się pociągu jeszcze przez długi czas. Ażeby nie brać ze sobą zbyt dużo wody pociąg z tego rodzaju wagonami musi przystawać co dwie godziny dla zasilenia się w wodę. W tych warunkach kalkuluje się lepiej napełnianie przedziałów w wagonach-chłodniach lodem, którego rozchód może być zmniejszony przez zastosowanie podwójnych ścian i silnej wentylacji między niemi.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

6 września:
gd. par. **Mottlau** 430 z Peterhead, 1739/1 i 616/2 beczek,
ang. par. **Kenrix** 317 z Stornoway. 3460/1 i 3312/2 beczek.
9 września:
norw. par. **Jotun** 308 z Wicku. 2822/1 i 2688/2 beczek.
10 września:
norw. par. **Thore Hafte** 354 z Wicku. 4096/1 i 1557/2 beczek,
norw. par. **Isbjörn** 295 z Peterhead. 3458/1 i 2143/2 beczek.
12 września:
ang par. **Ernrix** 316 z Peterhead, 3344/1 i 1996/2 beczek,
norw. par. **Agnes** 262 z North Shields. 1505/1 i 400/2 beczek.



Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie września

(w tonach).

WYWÓZ: Prod mineralne: węgiel 115 173, sól 970, parafina 256, cement 3 356, smoła 133, oleje 27, sól potasowa 600, soda 530.

Prod roślinne: jęczmień 2 940, ow. strączkowe 105, mączka kartoflana 180, cukier surowy 670, otręby 50, drzewo 21 654, koniczyna 33.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 180, jaja 47, skóry 16.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 1 900, kamienie 440, węgiel 240, siarka 10, saletra chilijska 100, ruda żelazna 20 110, żelazo i stal 180, złom żelazny 9 162, miedź 150, maszyny 40.

Prod. roślinne: pszenica 620, żyto 16, ryż 730, lniane siemię 240, żywica i kalafonja 226, oleje 708, ekstrakt garbnikowy 320, bawełna 25.

Prod. zwierzęce: smalec 270, śledzie sol. 65, tłuszcz 302, skóry 51.

Przewozy morskie

(Dokończenie)

Armatorzy, maklerzy, ekspedytorzy

Głównemi czynnikami przewozów morskich są armatorzy, maklerzy i ekspedytorzy. Armator oznacza osobę uzbrajającą statek dla przewozów morskich. Wyraz ten jest właściwie przestarzały, pochodząc z okresu żeglugi żaglowej, kiedy osprzęt okrętowy wymagał czynności skomplikowanych, których często nie wykonywał rzeczywisty właściciel okrętu. Wprawdzie słuszne jest rozróżnienie między właścicielem okrętu, który może stać daleko od spraw żeglugi morskiej, nie poczuwając się do odpowiedzialności związanej z tym zawodem, a armatorem, który faktycznie uprawia żeglugę morską, jednak faktycznie zupełnie mógłby wystarczyć wyraz „właściciel okrętu", jak to widzimy ze zwyczaju angielskiego, gdzie wystarcza wyraz „owner", albo „shipowner", co oznacza właściciela, względnie właściciela okrętu. Z innej strony armator nie koniecznie sam prowadzi żeglugę, lecz może taksamo odfrachtować swój statek innemu na długi przeciąg czasu, wobec czego zatraca się wszelka różnica między właścicielem statku, a armatorem, który jest dziś synonimem właściciela. Ciekawe jest, że w języku polskim nie używa się na grono współwłaścicieli, tworzące przedsiębiorstwo dla uprawiania żeglugi morskiej pochodnej od wyrazu armator, lecz stosuje się wyrazy: towarzystwo żeglugi albo spółka żeglugowa. Można również, zresztą, nazwać taką spółkę, jako osobę prawną, armatorem.

Czy armator może być maklerem i ekspedytorem?

Rozróżniamy między tem pytaniem a pytaniem czy makler może być jednocześnie armatorem i ekspedytorem, oraz pytaniem czy ekspedytor może być jednocześnie maklerem i armatorem o tyle o ile dany fach: żegluga, maklerstwo okrętowe i ekspedycja są większem, ważniejszem czyli głównem przedsiębiorstwem, przy którem mogą się rozwijać jednocześnie dwa pozostałe. Dla skrystalizowania odpowiedzi na powyższe pytania najlepiej jest sięgnąć wstecz, gdyż przy skromniejszych rozmiarach żeglugi i prymitywniejszych formach przewozów morskich w przeszłości częściej występuje łączenie sąsiednich zawodów, jako skutek mniejszego zróżniczkowania handlu morskiego i przewozów morskich.

Istotnie widzimy w przeszłości liczne przykłady armatorów, którzy trudnili się maklerstem i ekspedycją, oraz ekspedytorów, którzy trudnili się żeglugą i maklerstwem okrętowem.

Do pierwszej grupy zaliczamy właścicieli pojedyńczych żaglowców, którzy często kupowali towar na własny rachunek i sprzedawali go w porcie przybycia. Ta kategorja interesów ma zakres coraz więcej zwężony i dziś ogranicza się do statków rybołówczych, statków szmuglujących spirytus, lub trudniących się przewozem na mało uczęszczanych morzach, o słabo rozwiniętym ruchu towarowym.

Druga kategorja jest już dziś dość rzadka, albowiem przynajmniej ekspedycja nie znajduje się w tym samym ręku co maklerstwo i żegluga.

Wreszcie do ostatniej kategorji,— ekspedycji utrzymującej w swych rękach również maklerstwo i żeglugę, zaliczyć należy liczne również i dziś floty eksporterów względnie importerów, przeważnie właścicieli danego produktu, którzy utrzymują własne maklerstwo i własny tabor okrętowy. Jako przykład klasyczny można przytoczyć kompanję wschodnioindyjską. Obecnie w kolonjach mniej mamy przykładów tego rodzaju przedsiębiorstw, zato na kontynencie europejskim mamy ich sporo, jak również w Ameryce Północnej. Wszelkie floty statków węglowych i cysternowych, należące do producentów węgla i ropy należą do tej kategorji. Ekspedytor, który w tym wypadku jest właścicielem towaru, względnie jego sprzedawcą, posiada własne towarzystwo żeglugi i dla wygody załatwiania własnych statków, oszczędności i ze względów konkurencyjnych zakłada również własne maklerstwo okrętowe.

U nas przykładami tego rodzaju przedsiębiorstw są: Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, Towarzystwo Wisła-Bałtyk, a w bliskiej przyszłości również inne koncerny węglowe. Przykład kompanji Stinnesa, która w krótkim czasie rozwinęła dużą flotę morską, dorabiając się kapitału na eksporcie węgla w okresie inflacyjnym, wskazuje, że przedsiębiorstwa te mają kość pacierzową nie w żegludze i maklerstwie, lecz w sytuacji danego przemysłu produkującego, czem towarzystwa te w dużej mierze się różnią, co do dróg swego rozwoju, od właściwych przedsiębiorstw żeglugi i maklerstwa okrętowego.

Istnieją bardzo ciekawe wypadki towarzystw, w których przedsiębiorstwo żeglugi połączone jest z maklerstwem i ekspedycją, a jednak żadna z tych gałęzi nie ma właściwej przewagi. Do najlepiej u nas znanych przedsiębiorstw tego rodzaju należy firma Bergenske, która na Bałtyku, zwłaszcza w Gdańsku jest w pierwszym rzędzie ekspedytorem (Bergenske, Baltic Transports Ltd.) w głównej swej siedzibie Bergen zaś jest towarzystwem żeglugi morskiej (Det Bergeske Damskibselskab A.B.), maklerstwo oczywiście przyłącza się jak do towarzystwa żeglugi w Bergen, tak i do towarzystwa ekspedycyjnego w Gdańsku. Mając regularne pasażerskie linje w Norwegji, i z Norwegji na zachód prowadzące towarzystwo Bergenske, oczywiście, posiada własną ekspedycję, wobec czego całokształt organizacji tego towarzystwa obejmuje również i tam wszystkie trzy działy: żeglugę, maklerstwo i ekspedycję.

Ponieważ firma Bergenske w Gdańsku załatwia przeważnie nie statki pasażerskie, lecz towarowe, więc mamy tu dość rzadki wypadek połączenia maklerstwa i ekspedycji a nawet i żeglugi przy załatwianiu statków frachtowych. Ma to swoje ujemne strony, gdyż wywołuje pewną izolację, albowiem makler mający jednocześnie własną ekspedycję z trudnością może wchodzić w porozumienie z innymi maklerami. Co innego linje pasażerskie, regularne, które koncentrują zazwyczaj z konieczności żeglugę, maklerstwo i ekspedycję w jednym ręku, współpracując zresztą w ekspedycji, w stałych stosunkach z innymi ekspedytorami.

Łączenie maklerstwa z żeglugą

Łączenie maklerstwa z towarzystwem żeglugi ma miejsce bardzo często. Dział maklerski przedsiębiorstw żeglugi morskiej jest prawie nieodzownie składową ich częścią. Niezależnie od tego towarzystwo żeglugi może być złączone organicznie z odrębną organizacją maklerską, lecz posiadającą częściowo ten sam lub całkowicie ten sam kapitał. W Gdańsku mamy tego rodzaju organizacje w firmach: Behnke i Sieg i Reinhold, każda z których ma osobny dział maklerski i osobne przedsiębiorstwo żeglugowe. Jak wynika np. ze sprawozdań firmy Behnke i Sieg, przedsiębiorstwo żeglugowe Behnke i Sieg daje systematycznie stratę, przedsiębiorstwo maklerskie natomiast dochody, które przewyższają straty na żegludze. Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga Polska w Gdyni załatwia własne statki figurując jako ich makler, a oprócz tego ma większość udziałów w Polskiej Agencji Morskiej, którą można

uważać jako maklera Żeglugi Polskiej. W tym wydadku jednak kapitał pokrywa się tylko częściowo z kapitałem Żeglugi Polskiej, w przeciwieństwie do przedsiębiorstwa Behnke i Sieg, gdzie tożsamość jest większa.

W wypadkach odrębnej organizacji maklerskiej, stojącej jednak w finansowym związku z towarzystwem żeglugi, armator oczywiście daje w miarę możności załatwianie statków swych własnemu maklerowi, i załatwianie ich w macierzystym porcie przez innych maklerów należy do nadzwyczajnych wyjątków. Przeciwnie własny makler frachtuje również inne statki, skoro ma zapotrzebowanie na nie, ze strony klienteli, oczywiście, dając w każdym wypadku pierwszą ofertę własnemu towarzystwu żeglugi. Maklerstwo okrętowe własne nie może więc zapewnić towarzystwu żeglugi wyższych stawek niż oferują inni armatorzy, lecz zwiększa podaż ładunków i pozwala wybierać korzystnie przewozy dla własnego przedsiębiorstwa żeglugi.

Łączenie maklerstwa z ekspedycją

Jak wyżej zaznaczyliśmy w wypadku Bergenske, łączenie ekspedycji z maklerstwem ma z punktu widzenia interesu maklerskiego swoje złe strony. Z reguły ekspedycja nie może być korzystnie łączona tylko z samem maklerstwem i wymaga połączenia dalszego z dość silnem przedsiębiorstwem żeglugi. Najlepiej rozwija się ekspedycja połączona z maklerstwem jeśli obejmuje stałe linje będące własnością pokrewnego kapitału lub nawet obcego. Widzimy to na pomyślnym rozwoju francuskich towarzystw Chargeurs Reunis i Worms, załatwiających wzajemnie swe ładunki i statki.

Naogół niepodobna zaprowadzić jednolitego prawidła, dotyczącego wzajemnego stosunku interesu żeglugowego i ekspedycyjnego.

Łączenie tych odrębnych specjalności świadczyć może albo o prymitywnej i skromnej formie przedsiębiorstwa, albo o linji regularnej żeglugi, albo nawet o przedsiębiorstwie załatwiającem trampy, lecz mającem rozgałęzione i stałe stosunki handlowe i posiadające również własną flotę statków. Dużo zależy od warunków lokalnych i od istniejącego ustawodawstwa, gdyż w poszczególnych krajach maklerstwo okrętowe bywa wolne, zaprzysiężone, lub oparte na koncesjach. Dużo zależy również od rodzaju ładunku przewożonego i chwilowych konjunktur na niego, które wywołują często afiljowanie przedsiębiorstw żeglugi z przedsiębiorstwami ekspedycyjnemi, względnie rozdzielenie się interesu żeglugowego, maklerskiego i ekspedycyjnego.

Wycieczki zagraniczne
zorganizowane przez P. P. „Żegluga Polska".

Dnia 5 września par. „Gdynia" powrócił z wycieczki zagranicznej do Visby i Stokholmu. Uczestnicy tej wycieczki powrócili wielce zadowoleni z przyjemnej podróży i wrażeń, doznanych przy zwiedzaniu najładniejszych zabytków i okolic Stokholmu i Visby.

Dnia 6 b. m. par. „Gdynia" ponownie wyruszył w podróż do Kopenhagi i Helsingör, zabierając ze sobą kompletny zespół wycieczkowców. Jest to ostatnia programowa wycieczka „Żeglugi Polskiej w tym sezonie.

Niezależnie od programu, dnia 10 b. m, par. „Gdańsk" wyruszył do Kopenhagi na 5-dniową wycieczkę zorganizowaną przez Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej w Warszawie.

Dyrekcja P. P. „Żegluga Polska" pertraktuje nadal o zorganizowanie przez Stowarzyszenia, Kluby, Towarzystwa i t. p. wycieczek zbiorowych na podróże zagraniczne na s. s. „Gdańsk" w miesiącu wrześniu. Minimalna ilość uczestników 60—70 osób. Warunki ulgowe.

Wszelkich informacji w sprawie wycieczek zbiorowych udziela P. P. „Żegluga Polska", Wydział Pasażerski (tel. 93) w Gdyni.

Zarejestrowanie Bureau Veritas w Polsce.

Bureau Veritas Registre internationale, Classification de Navires S. A. z siedzibą w Paryżu uzyskała zezwolenie na działalność w Polsce: siedziba spółki w Warszawie. Na działałalność w Polsce przeznaczony jest kapitał w sumie 25.000 złotych.

Jak wiadomo Bureau Veritas obchodziła w roku bieżącym stulecie swego istnienia.

Ruch pasażerski
przez port gdański.

Zeszyt 17-ty Wiadomości Statystycznych G. U. S. z dnia 5 września b. r. przynosi bardzo interesujące i szczegółowe zestawienie ruchu podróżnych w porcie gdańskim, według danych Rady Portu w Gdańsku.

Zestawienie obejmuje lata 1922—1927 włącznie.

Jak widać z sum ostatecznych dla każdego roku, ruch wejściowy podróżnych systematycznie upada.

Oto dane dla poszczególnych lat:

1922 r.	33.114
1923 r.	28.672
1924 r.	15.534
1925 r.	11.845
1926 r.	7.611
1927 r.	8.442

Na wyjściu natomiast ruch podróżnych podlegał wahaniom; trudno z nich jednak wywnioskować coś o tendencji ogólnej, która w każdym razie zniżkową nie jest. Wyjechało morzem w poszczególnych latach:

1922 r.	31.953
1923 r.	114.570
1924 r.	28.894
1925 r.	22.046
1926 r.	31.683
1927 r.	38.141

Powyższe liczby podajemy wyłącznie dla ruchu do- i z portów zagranicznych, gdyż wahania dość znaczne w ruchu Sopoty—Gdynia—Hel tylko zaciemniłyby ogólny obraz.

W kierunku poszczególnych krajów rozwój ruchu pasażerskiego w ostatnich latach nie przedstawiał się jednakowo.

W kierunku wejściowym ruch z portów angielskich się nie rozwija a raczej zlekka pada, mimo iż w r. 1927-ym następuje nieznaczna poprawa, przy niewielkiej zresztą liczbie 2.915 podróżnych w ciągu roku. Ruch z Southamptonu zupełnie zamarł, ruch z Londynu i Hullu lekko się poprawia, choć i tu tendencja jest niewyraźna.

Na wyjściu do portów angielskich daje się zanotować natomiast olbrzymi wzrost ruchu w ostatnich dwuch latach do 20.175 osób w r. 1926 i 25.490 osób w r. 1927. W ten sposób w r. 1927-ym ruch wyjściowy do portów angielskich wynosił już z górą 60 proc. całkowitego ruchu wyjściowego pasażerów do portów zagranicznych. I tu ruch na Southampton znikł zupełnie, ruch na Londyn zwiększył się w w stosunku do r. 1922 (4.284 pas). czterokrotnie (16.991 pas.), w kierunku na Hull przeszło dwukrotnie (z 4.193 pas. w r. 1922 na 8.499 pas. w r. 1927). Jestto skutek systematycznej pracy linij United Baltic Corporation i Ellerman Wilson Lines, oraz rozwiniętego coraz bardziej połączenia pośredniego przez Londyn i Hull z Ameryką Północną i Południową.

Ruch z portów amerykańskich do portu gdańskiego również się zmniejsza, jednak od roku 1922, kiedy Red Star Line miała bezpośrednią łączność z Gdańskiem, liczba podróżnych w kierunku Gdańska spadła do 1200-1800 pas. rocznie i w granicach tych liczb obraca się stale w latach 1923—1927.

Wszyscy pasażerowie przyjeżdzają z Nowego Yorku, z innych portów amerykańskich ruchu niema.

Ruch wyjściowy z Gdańska do portów amery ńskich (również tylko do Nowego Yorku), stale się zwiększa od roku 1924, bo w latach 1922—1923, gdy ograniczenia imigracyjne w Stanach były mniejsze, liczby były znacznie większe.

Oto liczby ruchu wyjściowego z Gdańska do Nowego Yorku:

1922 r.	9.665
1923 r.	10.)72
1924 r.	2.382
1925 r.	3.090
1926 r.	5,184
1927 r.	6.216

Jak się zdaje, liczby te obejmują również podróżnych do Halifaxu gdyż w statystyce rubryka „Kanad..” nie istnieje wogóle.

Z portów duńskich, a mianowicie wyłącznie z Kopenhagi przyjeżdża w 1927 r. 1.358 osób, (nieco więcej niż w 1926 r: 1.223 osoby) lecz mniej, niż w poprzednich latach.

Ruch wyjściowy do Kopenhagi natomiast utrzymuje się na stałej wysokości 3.000 do 4.500 osób z wyjątkiem lat 1924—1925, kiedy ruch był o połowę mniejszy.

Dzięki stałemu połączeniu z Kopenhagą jako łącznikiem z transoceanicznemi linjami, ruch wyjściowy do Kopenhagi ma zapewnioną sobie kwotę, (obecnie pasażerów około 4000. rocznie).

Połączenie z portami estońskiemi, które istniało jeszcze w 1922 r. przy pomocy estońskiego parowca „Wasa” od roku 1923 nieistnieje wcale jako bezpośrednie.

I pod tym względem stutystyka prawdopodobnie nie jest dokładna i pod przyjazdami z Lipawy prawdopodobnie kryją się również przyjazdy z Estonji.

Władzom portowym, oczywiście trudno jest prowadzić statystykę pochodzenia pasażerów z portów dalszych, jednak możliwość tego rodzaju niedokładności trzeba mieć na uwadze.

Z portów Finlandji ruch się stopniowo wzmaga od roku 1924.

Są to jednak liczby znikome, gdyż naprzykład w roku 1927 przyjechało 150 pasażerów. Na wyjściu tendencja jest mniej wyraźna, (od 40 do 140 pasażerów rocznie).

Ciekawe, iż Helsingfors stopniowo ustępuje miejsca Abo, które w 1927 r. ma 76 pas. na wejściu i 69 pas. na wyjściu.

Bardzo charakterystyczny obraz przedstawia ruch pasażerski pomiędzy Gdańskiem a portami francuskiemi.

Maksymum przypada na rok 1923, kiedy przyjechało 1.51. pas. i wyjechało do Francji na statkach 64.463 pas., a w latach 1926 i 1927 ruch już całkowicie znika, tak że w 1827 r: nieprzyjechał z Francji nikt, wyjechało zaś tam 3 osoby.

Stoi to w związku z przeniesieniem portu d'attache z Gdańska do Gdyni w 1926 r.

Jest też rzeczą mniej znaną, że główna fala emigrantów do Francji kierowała się w latach 1923—.924 przeważnie do Dunkierki, a nie do Havru.

Połączenie statkami pasażerskiemi z portami holenderskiemi zostało przerwane od roku 1923. W latach 1922 i 1923 był ruch osobowy między Gdańskiem a Rotterdamem. Z litewską Kłajpedą ruch miał największe napięcie w 1924 roku, ze skromną liczbą 170 pasażerów na wejściu do Gdańska i 56 na wyjściu. W roku 1927 już ruchu nie było.

Komunikacja osobowa z portami łotewskiemi, pr edewszystkiem z Lipawą stopniowo pada, w związku ze zmniejszeniem rnchu repatrjacyjnego i polepszeniem się komunikacji kolejowej.

W roku 1927 przyjechało 737 pasażerów z Lipawy i 21 z Rygi, wyjechało: 917 do Lipawy i 3 do Rygi. Ruch pasażerski pomiędzy portem gdańskim a portami niemieckiemi, w pierwszym rzędzie Swinoujściem, Piławą, następnie Hamburgiem, Lubeką i Bremą oraz innemi portami, stale się zmniejsza. Połączenie z Bremą znikło w roku 1924, ruch wejściowy z Hamburga i Lubeki zanika od roku 1925. Naogół poza ruchem wyjściowym do Hamburga i Lubeki (w roku 1927 487 i 405 osób) utrzymuje się jedynie połączenie osobowe z Piławą i Swinoujściem, oczywiście jedynie dzięki silnie subwencjonowanej linji motorowców. Ruch ten jednak jest również skromny, wyrażając się w roku 1927 liczbami od 300—550 pas. w każdą stronę z- i do Piławy i Swinoujścia.

Nie rozwija się również ruch do portów i z portów no weskich i rosyjskich, a nawet szwedzkich, gdyż wejściowa liczba dla Visby w roku 1927 (866 pasażerów) tłomaczy się wyłącznie wycieczką do Gdańska na większym szwedzkim parowcu.

Streszczając powyższe można określić widoki rozwoju ruchu pasażerskiego portu gdańskiego w kierunku do portów angielskich i amerykańskich za bardzo korzystne, natomiast w ruchu ściśle europejskim, bałtyckim (gdyż poza Bałtyk prawie niema ruchu podróżnych z Gdańska), prócz Anglji, widoki na przyszłość są małe.

Dużą przyszłość w komunikacji nad Bałtykiem mają natomiast linje lotnicze, skracając ogromnie czas okrężnych podróży kolejowych.

Miny na wodach łotewskich.

Łotewski parowiec Kuldiga i pewien parowiec fiński zakomunikowały swym władzom portowym o tem, że napotkały przed wybrzeżem łotewskiem pływające miny. Miał być natychmiast wysłany specjalny parowiec celem wyłowienia tych min.

Ruch statków polskich

ŻEGLUGA POLSKA

Par. Katowice odpłynął 13-go ze Sztokholmu po 2.800 t. rudy do Lulea.

Par. Kraków wyładowuje w Sztokholmie 2.694 t. węgla z Gdyni

Par. Niemen odpłynął 15-go z Helsingforsu do Gdańska po 4.850 t. węgla do Neapolu.

Par. Poznań ładuje w Paimboeuf 2.700—2.900 t. rudy do Gandawy.

Par. Tczew wyładowuje w Holbaek 800 t. węgla z Gdyni

Par. Toruń wyładowuje w Gandawie drzewo z Gdańska

Par. Warta odpłynął 12-go po uzupełnieniu ładunku z Casablanki z ładunkiem 440 t. trawy morskiej do Szczecina i 2800 t. fosfory'ów i 135 t. trawy morskiej do Gdańska

Par. Wilno ładuje w Rotterdamie 2000 t. koksu do Aarhus

Par. Wisła przybył 14-go z Gdyni do Philippeville z ładunkiem 4.550 ton węgla.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I odpłynął 9-go z Gdyni do Norrköpingu z 1.255 t. węgla.

Par. Robur II odpłynął 14-go z Gdańska z węglem do Sztokholmu.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Flota unieruchomiona

Portowy ruch Gdyni

Na wejściu:

5 września: pol. par. Kraków 1122 t. z Wallviku próżny (Żegl. Polsa), pol. par. Gdynia 280 t. z Sztokholmu z 63 pasażerami (Żegl. Polska), ang. par. Sandisike 993 t. z Nyköpingu próżny (Pam), norw. par. Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Barbara 522 t. z Randersu próżny (Polsko-Skand.).

6 września: fr. par Krakus 5.129 t. z Havru z 6 pasażerami (Worms), niem. par. Anneliese 420 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold).

7 września: ang. par. Akenside 1.139 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Regulus 492 t. z Ymuiden próżny (Pam), niem. par. Oskar 486 t. z Wismaru próżny (Speed).

8 września ang. par. Smolensk 1.534 t. z Gdańska próżny (Spiro—Karlsberg), pol. parowiec Robur I 578 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), niem. par Sturmsee 719 t. z Bremy próżny (Reinhold), fr. par. Virginie 3.463 t. z Hafru i Rygi z 26 pasażerami i 27 t. muszli (Cie Gen. Trans.), szw. par. Ribersborg 706 t. z Rönne próżny (Polsko—Skand.), pol. par. Tczew 344 t. z Masnedsundu próżny (Żegl Polska).

9 września: szw. par. Mary 288 t. z Halmstadu próżny (Speed), łot. par. Abava 864 t. z Gandawy próżny (Polski Lloyd), łot. par. Kuhrs 1.953 t. z Rotterdamu próżny (Voigt).

10 września: duń. par. Karen 732 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Wismaru próżny (Hartwig).

11-go września:

Niem. par. Hochsee 756 t. z Bremy próżny (Speed),

Łot. par. Herman 520 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.)

Fr. par, Normanville 1.054 t. z Antwerpji z 1.280 t. tomasówki (Worms).

Norw. par. John Bakke 1.120 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.)

Niem. par. Freya 826 t. z Antwerpji z 1.718 t. tomasówki (Pam),

Niem. par. Consul Hintz 932 ton z Gdańska próżny (Pol. Skand.)

Norw. par. Vossa 775 t. z Oslo próżny (Pol. Skand.)

Łot. par. Kriws 823 t. z Anwerpji próżno (Voigt)

12-go wprowadzono do portu:

Pol. par. Gdynia 280 t. z Helsingör z pasażerami (Żegl. Polska),

13-go wprowadzono do portu:

duń. par. Bothal 1223 z Kopenhagi próżny (Reinhold)

łot. par. Kaupo 1457 t. z Göteborga próżny (Speed)

14-go wprowadzono do portu:

szw. par. Kjell 687 t. z Rönnebyredd próżny (Pol. Skand.)

szw. par. Ellen 948 t. z Londynu próżny (Pol. Skand.)

łot. par. Windau 948 t. z Rotterdamu próżny (Pol. Skand.)

15-go września:

łot. dar. Laimons 199 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.)

ang. par. Akenside 1139 t. z Holtenau próżny (Pol. Skand.)

szw. par. Cecil 776 t. z Göteborga próżny (Pam).

franc. par. Pologne 1841 t. z Kłajpedy próżny (Co Gen. Trans.)

norw. par. Aud 683 ton z Bergen próżny (Pol. Skand.)

pol. par. Gdańsk 280 t. z Rönne z 59 pas. (Żegl. Polska)

szw. par. Mercur 800 t. z Landskrony próżny (Pam)

16-go września:

szw. par. Aegir 744 t. z Landskrony próżny (Pam)

niem. dar. Stadt Stolp 147 ton z Słupska próżny (Reinhold)

szw. par. Eriksborg 843 t. z Landskrony próżny (Pol.-Skand.)

duń. par. Feddy 562 t. z Kjöge próżny (Pam)

Na wyjściu:

5 września: ang. par. Amiens 836 t. do Amsterdamu z węglem (Warta) duń. par. Belgien 1.174 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.

6 września: szw. par. Gustav Wasa 978 t. do Malmö z węglem (Pam) szw. par. Kjell 687 t. do Rönneby z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Rauna 1.441 t. do Rygi z węglem (Hartwig), pol. par. Gdynia 280 t. do Kopenhagi z 72 pasażerami (Żegl. Polska).

7 września: ang. par. Bolbec 806 t. do Amsterdamu z węglem (Hartwig), łot. par. Linhope 315 t. do Pargasu z węglem (Polsko-Skand.) pol. par. Katowice 1.108 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), niem. par. Consul Cords 552 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), norw. par. Sarpen 1.100 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand).

8 września: ang. par. Carspey 2.852 t. do Frederikshamnu próżny (Pam), szw. par. Aegir 754 t. do Helsingborga z węglem (Speed), duń. par. England 1.445 t. do Drammen z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Sandysike 993 t. do Malmö z węglem (Pam), szw. par. Barbara 522 t. do Wifstavarf z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Smolensk 1.534 t. do Ymuiden z 267 pasażerami (Karlsberg-Spiro), fr. par. Virginie 3.463 t. do Havru z 420 pasażerami (Cie Gen. Trans).

9 września: fr. par. Krakus 5.129 t. do Havru, Rio de Janeiro i Buenos Aires z 2 t. próbki węglowej i 600 pasażerami (Worms), niem. par. Anneliese 420 t. do Björkö z węglem (Reinhold), szw. par. Regulus 492 t. do Kristinehamnu z węglem (Pam), pol. par, Robur I 578 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand).

10 września: pol. par, Kraków 1.122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), ang. par. Akenside 1.139 t. do Holtenau z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Oskar 486 t. do Wasy z węglem (Speed), pol. par. Tczew 344 t. do Holbäk z węglem (Żegl Polska).

11 września: niem. par. Sturmsee 719 t. do Trangsundu z węglem (Reinhold), szw. par. Ribersborg 706 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Mary 288 t. do Skive z węglem (Speed).

Szw. par. Mary 288 t. do Skive z 735 t. węgla (Speed)

Szw. par. Ribersborg 706 ton do Varbergu z 1713 t. węgla (Pol. Skand.)

Niem. par. Sturmsee 719 ton do Trangundu z 1720 t. węgla (Reinhold)

12-go września:

Łot. par. Kuhrs 1953 t. do Kirkoniemi 4587 t. węgla (Voigt)

Duń. par. Karen 732 t. do Bandholmu z 1826 t. węgla (Pol. Skand.)

13-go odpłynęły:

łot. par. Abava 864 t. do Helsingforsu z 2108 t. węgla (Pol. Lloyd)

niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Hangö z 2108 t. węgla (Hartwig)

franc. par. Normanville do Gdańska z resztą ładunku (Worms)

niem. par. Consul Hinz 932 ton do Kotki z 2170 ton węgla (Pol. Skand.)

14-go odpłynęły:

łot. par. Herman 520 t. do Rygi z 995 t. węgla (Pol. Skand.)

niem. par. Hochsee 756 ton do Kotki z 1680 t. węgla (Speed).

szw. par. John Bakke 1120 ton z 2849 ton węgla do Gefle (Pol Skand.)

15-go odpłynęły:

łot. par. Kriws 223 t. z 1645 ton węgla do Pargas (Voigt)

franc. par. Pologne 1841 ton do Hawru z 189 pas, (Co Gen. Trans.)

niem. par. Freya 826 t. do Gdańska próżny (Pam)

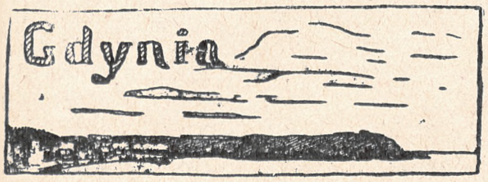
duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z 3100 t. węgla (Reinhold)

łot. par. Windau 948 t. do Windawy z 150 ton węgla bunkrowego (Pol.-Skand.)

szw. par. Kjell 687 t. do Klagshamnu z 1975 t. węgla (Pol.-Skand.)

norw. par. Vossa 775 t. do Tofte z 1875 t. węgla (Pol.-Skand.)

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch portowy w pierwszej dekadzie września

W pierwszej dekadzie września przybyło do portu statków morskich 33 o łącznej ładowności 35.468 t. r. n. (wszystkie parowce).

Wśród statków na wejściu było:

polskich	6	4.230
francuskich	2	8.592
szweckich	8	5.101
łotewskich	4	5.073
duńskich	4	4.621
angielskich	3	3.666
niemieckich	3	3.085
norweskich	1	1.100
	33	35.468 t. r. n.

Próżnych statków na wejściu było 30, z pasażerami 2, z pasażerami i towarem 1. Przyjechało morzem 95 pasażerów. Przywieziono na statkach 27 ton muszli.

Odpłynęło w tygodniu statków morskich 43 o łącznej ładowności 46.512 t. r. n. (wszystkie parowce).

Na wyjściu było statków: polskich 9, szweckich, 10, angielskich 6, niemieckich 6, duńskich, francuskich, łotewskich i norweskich po 3.

Wśród statków na wyjściu z węglem było 35, z pasażerami 4, próżnych 3 i z towarem 1. Wyjechało morzem 1.365 pasażeżów.

Wywieziono na statkach 76.554 tony węgla, w tem 4.387 ton węgla bunkrowego.

Dekada naogół oznaczała się ruchem niedociągniętym do średniej, mimo, iż w poszczególnych dniach przeładowano rekordowe ilości węgla.

Szczegolnie uderzający jest brak importu towarów, prawie zupełny, który w porcie jednak nie dawał się odczuwać znacznie, gdyż wyładowywano ryż i tomasówkę ze statków, które zawinęły do portu jeszcze w ostatnich dniach sierpnia.

Jedynie ruch pasażerów na wyjściu był rekordowy, przewyższający przeciętny ruch wyjściowy pasażerów w sąsiednim porcie gdańskim.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W tygodniu sprawozdawczym (od 5-go do 12-go września) przybyło do portu 26 statków morskich o łącznej ładowności 28.048 t. r. n. (wszyskie parowce), w tej liczbie próżnych 21, z pasażerami 2, z tomasówką 2, z pasażeram i towarem 1.

Pod względem bandery było statków: polskich 6, niemieckich 6, szweckich 4, angielskich, francuskich i łotewskich po 3, norweskich 2, duńskich 1.

Przyjechało morzem 95 pasażerów. Przywieziono na statkach 1.846 ton tomasówki i 27 ton muszli.

Odpłynęło z portu 29 statków morskich o łącznej ładowności 32.063 t. r. n. (wszystkie parowce).

Wśród statków na wyjściu było z węglem 24, z pasażerami 3, z pasażerami i towarem 1, próżny 1.

Odjechało morzem 1.365 pasażerów. Węgla wywieziono na statkach 10.305 ton, w tem 2.995 ton węgla bunkrowego.

Przeładunek tygodniowy węgla był wyżej niż średni; liczba pasażerów na wyjściu jest bardzo poważnym rekordem, który prawdopodobnie prześcignięty zostanie dopiero za parę miesięcy. Na liczbę 1.365 pasażerów złożyły się odjazdy: Krakusa do Południowej Ameryki z 600 pasażerami, Virginie do Havru z 420 pasażerami, Smolenska do Ymuiden z 267 pasażerami i Gdyni do Kopenhagi z 78 pasażerami.

Ruch statków wojennych

O. R. P, Wilja i Komendant Piłsudski wrócił dnia 10 bm. do Gdyni z Rygi, gdzie byly entuzjastycznie przyjmowane i żegnane. O. R. P. Wilja wyjedzie z dniem 1. X. do Cherbourga.

Wypadek w porcie.

10-go o godz. 10 przed południem w czasie przejazdu promu „Oksywie“ upadł z tegoż promu marynarz Pluciński Józef do wody i prawdopodobnie wskutek udaru serca poszedł na dno.

W noc z 9-go na 10-go pracujący w firmie Warszawskie Towarzystwo Transportowe robotnik Jan Meszata lat 22, zamieszkały w Oksywiu dostał się pomiędzy bufory wagonów tak nieszczęśliwie, że doznał zgniecenia klatki piersiowej i już tylko w stanie nieżywym przywieziono go do szpitala.

Dlaczego nie byliśmy wystawcami na wiedeńskiej wystawe portowej

Inż. St. Łęgowski, nacz. wydziału portowego dep. morskiego w Ministerstwie P. i H. pisze w tygodniku „Przemysł i Handel“ z dnia 15 września:

W okresie od 2 do 9 września r. b. odbyły się w Wiedniu doroczne Targi, w roku bieżącym połączone z Wystawą Portową. Polska w tej wystawie nie wzięła udziału, stojąc na stanowisku, że z powodu nieukończonej budowy portu w Gdyni, napływ klientów do portu jest większy, niż go port obsłużyć może, z drugiej strony nie chciano na targach pok zywać tylko projektu, gdy inni przedstawiają stan faktyczny swych portów.

O wystawie portowej można powiedzieć, że była ona bardzo słaba. Niektóre porty włoskie, jak: Aosta, Triest. Wenecja, Genua wystawiły bardzo ładne modele, ale nie dały prawie żadnego materjału statystycznego,

Niektóre porty francuskie, jak Marsylja, Havre dały niektóre urządzenia, oraz materjał statystyczny. Jedno i drugie — to jest model portu oraz bogaty materjał statystyczny i propagandowy dał port gdański. Jednakże model gdański w stosunku do portów włoskich był bardzo skromny, chociaż dane faktyczne obrotu stawiają port gdański na znacznie wyższym poziomie.

Ogólnie biorąc wystawa była propagandową dla niektórych portów i linij okrętowych, dla fachowców portowych mało dała nowego.

Pierwszy statek bunkrujący w Gdyni

16-go września opuścił port gdyński łotewski parowiec „Windau“ z przeznaczeniem do Windawy, zabierając 150 ton węgla bunkrowego.

Parowiec jest pierwszym który zawinął do portu gdyńskiego wyłącznie do bunkrowania.

Załadowanie wykonało Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe. „Windau“ został załatwiony obok parowca stojącego przy stanowisku Nr. 6, ze szkuty węglowej.

„Zeelandia“ przybywa 21-go

21-go o godz. 5-ej rano przybywa do Gdyni parowiec Król. Holenderskiego Lloydu Zeelandia, tegoż dnia zabierze kilkuset emigrantów do Ameryki Południowej i odpłynie wieczorem do Rio de Janeiro Santos i Buenos Aires z zawinięciem po drodze do Amsterdamu.

Znalezienie zwłok marynarza

Dnia 13 b. m. około godziny 1-ej popoł. Urząd Morski wszczął dalsze energiczne poszukiwania za zatoniętym w dniu 10. b. m. marynarzem pokładowym promu Plucińskim Józefem i po godzinnem poszukiwaniu za pomocą przewiezionego trała udało się topielca wyciągnąć w 7 m. od brzegu, na głębokości 4,5 m. Jak się okazało, Pluciński wpadłszy do wody zaczepił się o leżący na dnie drut (dużego rozmiaru, z kesonów) i chwycił się kurczowo obiema rękoma w myśli, że się wyratuje, tymczasem został na dnie i wraz z drutem jest teraz wydobyty. Pluciński był wzorowym marynarzem, osierocił żonę i dziecko.

Cześć ofierze pracy!



Ruch portowy w poprzednim tygodniu

Ruch portowy Gdańska w ostatnim tygodniu pozostawał na przeciętnej wysokości poprzednich tygodni. Zawinęły do portu 124 statki morskie, w tej liczbie 99 parowców, 1 motorowiec, 4 holowniki, 6 lichtug morskich i 14 żaglowców z motorem.

Pod względem bandery statków na wejściu było: polskich 1, gdańskich 3, duńskich 30, szweckich 22, niemieckich 45, angielskich 6, norweskich 5, łotewskich 4, holenderskich 4, oraz po 1: francuski, włoski, fiński i czechosłowacki.

Ze statków na wejściu przybyło próżnych 73, z towarem 18, z żelastwem 13, ze śledmi 6, z pasażerami 4, spirytusem 2, oraz po 1: z węglem, ze smołą, z resztą ładunku drobnicy, z drobnicą i ze spirytusem, z fosfatem, z węglem i koksem, z olejem, z samochodami.

Przeładowano w imporcie ze statków na kolej: rudy żelaznej 13.740 ton, żelastwa 5.230 ton nawozów sztucznych 1.725 ton i innych towarów 4.839 t.

Ruch wyjściowy wyraził się również liczbą 124 statków, w tej liczbie z węglem 63, próżnych 16, z drzewem 9, z pasażerami i towarem 4, z drzewem i towarem 4, ze spirytusem i z cementem po 3, oraz po 1: z resztą ładunku śledzi, z cementem i towarem, z końmi i towarem, z solą i zbożem, z cukrem, z melasą, z samochodami, z podkładami, z sztabami żelaznemi.

Przeładowano w tygodniu w eksporcie z kolei na statki 110.188 ton węgla, oraz z kolei na statki i składy 679 wagonów drzewa, 298 wag. zboża i 1.044 wag. innych towarów.

W imporcie uderzające jest zwiększenie przeładunku rudy. Stoi ono w związku z zakończeniem strejku na kopalniach rudy w Szwecji, oraz zbliżeniem się okresu zimowego, kiedy Lulea a następnie w środku zimy i Gefle przestają być dostępne dla statków wywożących rudę. Można więc przewidzieć duże ożywienie importu rudy przez Gdańsk do Polski i Czechosłowacji w miesiącach jesiennych, tembardziej, że narazie import rudy przez Gdynię jeszcze się nie odbywa.

Również import śledzi trzyma się na dość znacznej wysokości. Import nawozów sztucznych już spadł nieco w porównaniu do poprzednich tygodni.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W ostatnim tygodniu ożywienie w porcie gdańskim znów się zwiększyło, przyczem jednak wyjściowy ruch przewyższał ruch na wejściu.

Zawinęło do portu 120 statków morskich, w tej liczbie 101 parowiec, 5 motorowców 2 holowniki i 12 żaglowców z motorem.

Wśród statków na wejściu było polskich 1, gdańskich 0, duńskich 19, szweckich 15, niemieckich 37, norweskich 13, angielskich 9, francuskich 7, łotewskich 5, fińskich 5, estońskich 3, holenderskich, tureckich po 2, greckich i czechosłowackich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 65, z towarami 28, z żelastwem 10, z pasażerami i towarem 6, ze śledźmi 5, z fosfatem 3, z nasieniem, z resztą ładunku drobnicy, z samochodami po 1.

Przeładowano w imporcie ze statków na kolej: rudy żelaznej 1.170 ton, żelastwa (złomu) 4.950 ton, nawozów sztucznych 5.810 ton, prócz tego 900 ton tomasówki, innych towarów 5.210 ton.

Na wyjściu zanotowano 131 statków morskich, w tej liczbie próżnych 13, z węglem 64, z towarami 21, z drzewem 11, z pasażerami 5, z cementem, z drzewem i towarem po 4, oraz po 1: z koksem, z cukrem, ze spirytusem, z jęczmieniem, ze zbożem i towarem, z resztą ładunku śledzi, z makuchami, z pasażerami i pocztą, z towarami i końmi.

Przeładowano w eksporcie z kolei na statki 119.540 ton węgla, oraz z kolei na statki i składy: 758 wag. drzewa, 381 wag. zboża. 1.034 wag. innych towarów.

Tydzień charakteryzował się w ruchu towarowym nieznacznym przeładunkiem rudy, średnim przeładunkiem nawozów sztucznych w imporcie, ożywionym ruchem drobnicy w eksporcie i imporcie oraz znacznym przeładunkiem węgla w eksporcie.

Rozpoczął się już jesienny eksport zboża. Drzewa również idzie więcej, mimo że według ostatnich wiadomości przez Bydgoszcz ożywił się wywóz drzewa do Niemiec, osłabiający tendencję wywozu drzewa przez Gdańsk do innych krajów.

Zatonięcie parowca w drodze z Gdańska

Niemiecki parowiec Bavaria, który opuścił port gdański 5-go września z ładunkiem 1.400 ton węgla z przeznaczeniem do Pargas (Finlandja) natknął się na rafy koło wysp Alandzkich i zatonął. Załoga się uratowała. Statek i ładunek jest całkowicie utracony.

Największy statek frachtowy w Gdańsku

W chwili obecnej ładuje w porcie gdańskim włoski statek „Monte Nevoso" 9.700 ton węgla do Włoch. Jestto największa ilość węgla i wogóle jakiegokolwiek towaru załadowanego na jeden okręt w Gdańsku. Parowiec „Monte Nevoso" jest załatwiany przez Polską Agencję Morską, która jako makler okrętowy już poprzednio załatwiła statek ten w drodze do Leningradu. Statek jednak zawiódł się co do ładowania drzewa w Leningradu i powrócił do Gdańska po ładunek węgla.

Załadowanie tego rodzaju wielkich statków świadczy o dużem zaufaniu jakiem się cieszy Polska Agencja Morska zagranicą.

Eksport łotewskiej ryby do Gdańska

Centralny związek lipawski rybaków łotewskich zawarł umowę z pewną gdańską fabryką szprotów na dostawę miesięcznie 300 kg. wędzonych sielawek.



Jakie statki Wisły-Bałtyk zostały sprzedane?

Towarzystwo Wisła-Bałtyk w Tczewie sprzedało z powrotem towarzystwu Bugsier w Hamburgu następujące swe statki morskie:

Holownik Orkan, najnowszy i najsilniejszy z holowników towarzystwa, obecnie nazywa się Ajax i kursuje z lichtugami pomiędzy Gdańskiem a portami zagranicznemi.

Lichtuga Jurek o nośności 1.200 ton. DW.

Lichtuga Janek o nośności 1.200 ton DW.

Lichtuga Edek o nośności 650 ton DW. (obecnie otrzymała nazwę Sattenfelde, którą nosiła przedtem.)

Lichtuga Bolek, tejże wielkości (obecnie Chronik).

Lichtuga Bartek, (obecnie Kosmos).
Lichtuga Bronek (obecnie Nation).
Lichtuga Benek (obecnie Daheim).

Wszystkie trzy ostatnie wymienione nazwy niemieckie nosiły te statki przed sprzedażą ich Wiśle-Bałtyk.

W ten sposób statki te, jakby się znajdowały w półtorarocznej dzierżawie u Wisły-Bałtyk, która po gruntownem odremontowaniu taboru po cenie korzystnej dla kupującego odsprzedała je z powrotem dawnym właścicielom.

Rzecz charakterystyczna, że cztery ostatnio wymienione lichtugi opuściły port gdański w tych dniach z pełnym ładunkiem polskiego drzewa do Delfzijlu (Holandja).

Jak wiadomo, w Niemczech panuje obecnie kryzys w przemyśle drzewnym, zato drzewo polskie idzie znów w zwiększonych ilościach do krajów innych.

W eksporcie do tych krajów jednak nie możemy, jak widać, posługiwać się własnemi statkami: muszą one najpierw zmienić banderę i załogę na droższą (gdyż marynarz polski jest znacznie tańszy od niemieckiego), ażeby unieruchomione statki zostały zatrudnione. Fakt powyższy daje naprawdę dużo do myślenia.

W każdym razie już jest czas najwyższy, ażeby się zastanowić nad tem dlaczego dotąd nie mamy jeszcze portu drzewnego w Tczewie. Oczywiście nie chodzi tu o port Wisły-Bałtyk, który jest przystosowany do przeładunku węgla (stąd pójdzie w przyszłości węgiel bunkrowy i węgiel do Litwy i Prus Wschodnich), lecz o tereny położone niżej mostów kolejowych. Są nawet pieniądze na port drzewny, przeznaczone w budżecie państwa (początkowo 1.000.000 w roku bieżącym, później 500.000 zł), lecz narazie niema widoków ażeby budowę portu drzewnego wkrótce już uruchomiono. W razie rozpoczęcia eksportu drzewa przez Tczew pozostałe lichtugi towarzystwa Wisły-Bałtyk mogłyby znaleść odpowiednie dla siebie zajęcie.

O większą łączność z portem Antwerpji.

Statystyka ruchu portowego Antwerpji za dwa ostatnie lata wskazuje wprawdzie wzrost tonażu polskiego w tym porcie, liczby jednak wciąż jeszcze pozostają nadzwyczaj małe. Tak w roku 1926 zawinęło do portu 5 statków polskich o łącznej ładowności 2.365 t. r. n., w roku 1927 — 6 statków o tonażu 6.947 t. r. n. Tonaż więc prawie się potroił, a jednak jeśli przyciągniemy do porównania liczby dla bandery gdańskiej w tym samym porcie, to ruch statków polskich okaże się śmiesznie mały. Statków gdańskich bowiem zawinęło do Antwerpji w 1926 roku 47 o łącznej ładowności 63.022 t. r. n., w roku 1927 — 42 statków o tonażu 37.760 t. r. n. Jak wiadomo w samym porcie gdańskim tonaż polski obecnie przewyższa tonaż gdański, wobec czego powyższe liczby dają coś niecoś do myślenia. Wprawdzie pod banderą gdańską figurowały statki, które z Gdańskiem bardzo są luźno związane i do portu macierzystego wcale nie zawijają, jednak faktem jest że do Antwerpji zawija systematycznie szereg statków gdańskich.

Jest ciekawe, że do Hamburga i Bremy statki gdańskie prawie że nie zawijają, tak że pozornie wygląda jak gdyby łączność Gdańska z Antwerpją już dziś była znacznie większa aniżeli z Hamburgiem. Tak jednak nie jest bo ożywioną łączność z portami njemieckiemi morza Północnego utrzymują z Gdańska statki pod banderą niemiecką. W ten sposób jesteśmy świadkami ciekawego zjawiska: bandera niemiecka w znacznej mierze opanowała połączenie Gdańsk — Hamburg i Gdańsk—Brema, a bandera gdańska nie konkuruje na tej linji, lecz eksploatuje połączenie Gdańsk-Antwerpja.

Z punktu widzenia naszych interesów gospodarczych byłoby wskazane ażeby bandera polska w większej niż dotąd mierze była zajęta na linji Gdańsk—Antwerpja jak również, ażeby połączenie z Hamburgiem i Bremą utrzymywane było przy pomocy statków pod banderą gdańską. Łączność z Antwerpją jednak jest tak obiecująca pod względem rozmaitości ładunków, że znalazłoby się tu obok miejsce dla stałych linij gdańskich i polskich.

Łączność z Antwerpją ma duże znaczenie dla rozwoju naszych portów i naszej żeglugi morskiej. Linja antwerpijska zapewnia ładunki mieszane, których przewozy mają o wiele donioślejsze znaczenie gospodarcze, aniżeli przewóz okazyjny i dorywczy ładunków masowych w rozmaitych kierunkach, który może być również uskuteczniany na statkach obcych. Z powyższych względów byłoby bardzo pożądane uruchomienie w najbliższym czasie linji polskiej regularnej Gdynia—Antwerpja, względnie Gdańsk—Gdynia—Antwerpja.

Sytuacja frachtowa na Wiśle.

Jesienna kampanja eksportowa się rozpoczęła. Jako pierwsze idzie Wisłą zboże, po jakimś czasie pojawią się pierwsze transporty rzeczne cukru do Gdańska. Narazie jednak rynek frachtowy rzeczny jest słaby. Szczególnie niskie są frachty na wąskie kanałówki finnowskiej miary, które nie mogą być należycie wykorzystane przy obecnej niskiej wodzie. Statków tych zgromadziło się z górą 40 w Gdańsku i szyprowie ich oferują bardzo niskie ceny, byleby znaleść jakieś zajęcie. Dla kampanji eksportowej przy tak niskiej wodzie berlinki te jednak prawie że nie wchodzą w rachubę, gdyż przy 80 cm. zanurzenia biorą tylko do 60 ton ładunku. Prawdopodobnie kanałówki te coraz w większym stopniu wycofają się z Wisły, w związku z budową statków miary wrocławskiej, biorących przy 80 cm jeszcze z górą 200 ton ładunku. O ile woda jednak chociaż trochę się poprawi wszystkie statki znajdą zajęcie w ożywionych przewozach jesiennych. Narazie jednak nadzieje na lepszą wodę są słabe.

Rozwój bunkrowania w Gdyni.

Tam, gdzie węgiel bunkrowy jest tani, oczywiście bunkrowanie przyciąga zawijające po drodze okręty. Bałtyk do ostatnich czasów nie miał specjalnych portów bunkrowania, gdyż palono przeważnie węglem angielskim, lub w znacznie mniejszym stopniu niemieckim, który we wszystkich portach Bałtyku był w przybliżeniu w równych warunkach z tą oczywiście różnicą, że im dalej na zachód tem węgiel był tańszy. Nic więc dziwnego, że w Kopenhadze bunkrowy interes rozwinął się najwięcej, tak samo jak w Holtenau przy wejściu do kanału Kilońskiego. Już Szczecin niema i nie miał oczywiście żadnych widoków na bunkrowanie, przedewszystkiem dlatego, że jest zanadto wciągnięty wgłąb lądu i specjalnie żaden statek dla bunkrowania do jego portu nie zawinie.

W mniejszym stopniu niż Szczecin istnieje ta sama wada w Gdańsku, którego port wewnętrzny odległy jest od wjazdu, dość trudnego i kosztownego, o 8—12 km. Statek więc, który niema pozatem ładunku do Gdańska lub nie do niego zawija po ładunek w wyjątkowych tylko wypadkach może zawinąć tu do bunkrowania.

Będzie to niewątpliwie tylko statek większy, nie należący do regularnych linij. Jak wiadomo je-

dnak trampy większego tonażu nie spotykają się na Bałtyku. Z tego też względu interes bunkrowy w Gdańsku uważać można w czystej formie za zjawisko wyjątkowe. Co innego zaopatrywanie w węgiel statków regularnych linij zawijających również do Gdańska. Zaopatrują się one oczywiście w Gdańsku częściej niż w jakimkolwiek innym porcie bałtyckim, co jest zrozumiałe mając na względzie taniość węgla bunkrowego na miejscu.

Port gdyński w porównaniu z Gdańskiem ma mniej możności zaopatrywania statków regularnych linij, gdyż niewiele ich zawija do Gdyni. Zato do czystego bunkrowania port gdyński nadaje się znacznie więcej niż Gdańsk. gdyż ma krótki dojazd portowy, łatwe zawinięcie i wyjście, z minimalnemi kosztami i z małą stratą czasu.

Korzystne bunkrowanie w Gdyni może również przyczynić się do szybkiego zwiększenia ilości regularnych linij zawadzających o Gdynię. Brakuje Gdyni jedynie organizacji bunkrowania.

Narazie istniejące środki przeładunkowe nie są dostępne dla celów bunkrowych. Nie wolno bunkrować dźwigami rządowemi, prywatne zaś dwa dźwigi Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa są również przeznaczone do ładowania węgla eksportowego.

Ustawowo przewidziane jest całkowite zwolnienie statków bunkrujących od opłat wejściowych i wyjściowych, a więc statki te płacą tylko pilotowe za światła i boje, oraz za holowanie. Przy tych warunkach należy stwierdzić, że dość dużo uż jest zrobione dla uprzystępnienia bunkrowania w Gdyni. Jednak gdyby chodziło o faktyczne poparcie interesu bunkrowego w naszym porcie, toby pożądane były dalsze zwolnienia, lecz przedewszystkiem zaprowadzenie odpowiednich urządzeń bunkrowych.

Bunkrowanie zazwyczaj jest interesem prywatnym. Na większych stacjach bunkrowych np. w Oranie istnieją udoskonalone urządzenia dla szybkiego ładowania węgla bunkrowego. U nas wszystkie nabrzeża o głębokiej wodzie dla celów węglowych dzielą się między firmy eksportowe węgla i niema właściwego miejsca dla statków bunkrujących. Interes bunkrowy łączy się raczej z ogólnym procesem ładowania w porcie wszelkich towarów, gdyż każdy parowiec potrzebuje węgiel, a nie tylko statek ze specjalnością ładowania węgla eksportowego. Pożądanymby było wyznaczyć specjalne miejsce do ładowania węgla bunkrowego. Tego rodzaju stacja bunkrowa wymaga gruntownej organizacji. Z pod kranów tej stacji mogłyby statki otrzymać węgiel bezpośrednio lub też za pośrednictwem lichtug portowych, zasilanych w zapasy węgla również na stacji bunkrowej. Jak już zaznaczyliśmy, statki przybywające wyłącznie do bunkrowania musiałyby mieć wszelkie ułatwienia co do opłat portowych i być załatwiane jaknajszybciej, coby pożądane było zapewnić w regulaminie portowym.

Dla stacji bunkrowej w Gdyni byłaby odpowiednio szeroka propaganda. Niepodobna sprawy tej traktować tylko jako interes prywatny: wszelkie specjalne wydania o porcie gdyńskim miałyby zawierać pewne szczegóły o korzystności bunkrowania w Gdyni.

W świeżo wydanym u nas opisie angielskim portu Gdyni niestety przez widoczne przeoczenie nie znalazło się miejsca na nadmienienie faktu zwolnienia statków bunkrujących od opłat za wyjście i wejście.

Przynajmniej w krajach bałtyckich i skandynawskich powinno być wiadome jak korzystnie bunkrować w Gdyni i notowania cen węgla bunkrowego na stacji gdyńskiej musiałyby być ustawicznie podawane przedewszystkiem w wydaniach przeznaczonych dla zagranicy.

Interes bunkrowy wymaga większej uwagi wszystkich instytucyj od których zależy rozwój czynności portu gdyńskiego, jak również większego zainteresowania się przedsiębiorstw prywatnych. W najbliższym czasie ilość linij zawijających regularnie do Gdyni zacznie się szybko powiększać.

Postawienie zawczasu bunkrowania technicznie i organizacyjnie w odpowiednich warunkach przyciągnie również obce trampy i przyśpieszy związek Gdyni linjami regularnej żeglugi z portami bałtyckiemi i skandynawskiemi. Zwłaszcza żegluga do Finlandji, jak wskazuje przykład linji fińsko-południowo-amerykańskiej może okazać się stałym i pewnym klientem stacji bunkrowej w Gdyni. Z punktu widzenia interesów naszego handlu morskiego i potrzeb portu gdyńskiego, interes bunkrowy należycie rozwinięty, może przynieść Gdyni więcej aniżeli odpowiednio dwa razy większa ilość przeładowanego w eksporcie węgla.

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Rynek frachtowy na węgiel jest dalej mocny, w poszczególnych wypadkach stawki frachtowe podniosły się nawet trochę.

Wywóz jęczmienia jest słaby, wobec czego stawki frachtowe nie uległy żadnej zmianie.

Wywóz drzewa jest w dalszym ciągu bardzo słaby.

Stawki na węgiel:

południowa	Finlandja	6/9	7/-
północna	Finlandja	7/3	7/6
„	Szwecja	6/6	6/9
środkowa	Szwecja (Sztokholm)		6/6
południowa	Szwecja		6/6

Stawki do Danji są w dalszym ciągu mocne. Za statek ok. 2500 ton oferowano ostatnio 6/- przy wyładowaniu 1000 to. dziennie.

1/1500 to. do dobrego duńskiego portu płacą obecnie 7/3—7/6.

Tonaż do Francji obecnie trudno otrzymać, ponieważ niema powrotnych ładunków.

Ostatnio notowano:

Tonaż	Port przeznaczenia	Stawka
2 500	Rouen	7/3—7/6
2 700	Nantes	7/9
3 000	Basse Indre	7/9
3 000	Charente	8/3
3 000	Bordeaux	9/-
4 000	Marseille	10/6

Eksport do Włoch jest znaczony, przy mocnych stawkach zależnie wielkości statku. Ostatnio płacono 9/6—10/3 na Adrjatyk 11/3—11/9.

Zboże:

300	ton luźn. jęczmienia	Oslo	10/11
500	„ „ „	Rotterdam	7/6
1500	„ „ „	Antwerpja	8/-

Złom:

1500 ton	Kopenhaga	Gld. Hold.	6/-
4/6000 „	Montreal	dol.	4/10

Różne:

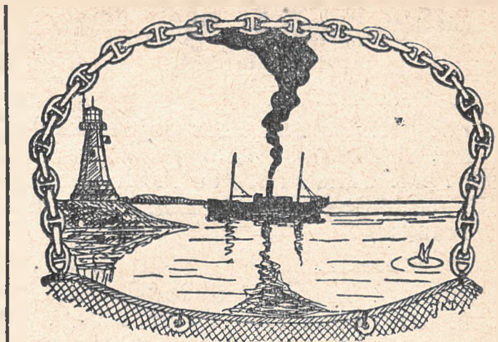
300 ton	sody	Kemi	12/-
500 „	cementu	Helsingfors	7/6
500 „	cukru	„	9/-
1000 „	„	Tallin (Rewel)	8/6

Zaznaczamy, że powyższe stawki, które podajemy bez zobowiązania zestawione zostały na podstawie ostatnich notowań i ostatnio zawartych umów frachtowych.

Nowiny żeglarskie.

Sprawa zastosowania motorów Diesla na statkach wojennych. Postępy poczynione ostatnio w budowie motorów Diesla zwłaszcza na lądzie zachęcają do wprowadzenia tych motorów na większe statki wojenne. Chodzi w tym wypadku głównie o przyspieszenie szybkości tłoku. Jest prawdopodobne, że wkrótce się osiągnie szybkość 396 metrów na sekundę. Przy motorze spalinowym zmontowanym o sile 15000 koni na stacji elektrycznej w Hamburgu poczyniono tak korzystne doświadczenia, że rozpoczęto budowę dwuch motorów po 12 000 koni, rozdzielonych na 6 cylindrów, z injekcją stałą, a średnicą każdego cylindra do 60 cm i suwem tłoków 90 cm.

Oczekuje się w tym nowym typie zwiększenia szybkości o 10 %, przy zwiększeniu mocy 43 %. Przy tych warunkach istnieje prawdopodobieństwo, że motor spalinowy będzie mógł służyć nie tylko dla celów handlowej marynarki, lecz i wojennej. W każdym razie istnieje różnica zdań co do możności zastosowania motorów spalinowych do głównych maszyn pancerników. Miałaby przytem powstać oszczędność miejsca, gdyż urządzenie motorowe byłoby o 50 % mniejsze aniżeli kotły z turbinami. Waga urządzenia obliczona jest na 1 600 ton przy 550 tonach na maszyny pomocnicze. To wszystko w zastosowaniu do statku 35 000 tonowego, o sile maszynowni 48 000 normalnie i 67 000 KM maksymalnie. Szczególnie interesują się tą sprawą w Stanach Zjednoczonych, które jak wiadomo po konferencji waszyngtońskiej nie skorzystały jeszcze ze swego prawa budowy pancerników, a z innej strony posiadają wysoko rozwiniętą technikę budowy motorów spalinowych.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

6 września:
łot. par. **Rauna** 1441 do Rygi,
szw. par. **Kjell** 687 do Rönneby,
szw. par. **Gustaf Wasa** 978 do Malmö.

7 września:
norw. par. **Sarpen** 1100 do Sarpsborga,
łot. par. **Linhope** 815 do Pargasu,
niem. par. **Consul Cords** 552 do Helsingforsu,
pol. par. **Katowice** 1108 do Sztokholmu,
ang. par. **Bolbec** 806 do Amsterdamu.

8 września:
szw. par. **Aegir** 754 do Helsingborga,
szw. par. **Barbara** 522 do Wifstavarf,
duń. par. **England** 1445 do Drammen,
ang. par. **Sandysike** 993 do Malmö.

9 września:
niem. par. **Anneliese** 420 do Björkö,
pol. par. **Robur. I** 578 do Norrköpingu,
szw. par. **Regulus** 942 do Kristinehamnu,

10 września:
niem. par. **Oskar** 486 do Wasy,
ang. par. **Akenside** 1139 do Holtenau,
pol. par. **Kraków** 1122 do Sztokholmu,
pol. par. **Tczew** 344 do Holbäk,

11 września:
szw. par. **Mary** 288 do Skive,
szw. par. **Ribersborg** 706 do Varbergu,
niem. par. **Sturmsee** 719 do Trangsundu.

12 września:
łot. par. **Kuhrs** 1953 do Kirkkoniemi,
duń. par. **Karen** 732 do Bandholmu,
łot. par. **Abava** 864 do Helsingforsu.

13 września:
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 do Hangö.
niem. par. **Consul Hintz** 932 do Kotki.

14 września:
łot. par. **Herman** 520 do Rygi,
niem. par. **Hochsee** 756 do Kotki,
szw. par. **Bakke** 1120 do Gefle.

Statki powyższe wywiozły łącznie 64.299 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

5 września:
norw. par. **Oerland** 1 102 do Sztokholmu,
szw. par. **Carlsten** 334 do Fredrikstadu,
gd. par. **Peter von Danzig** 492 do Trangsundu.
6 września:
niem. par. **Arcona** 186 do Hadsundu,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
szw. par. **Merkur** 800 do Landskrony,
gd. par. **Hammonia** 658 do Trangsundu,
duń. żagl. z m. **Drogden** 279 do Steege,
duń. par. **Paul Möller** 138 do Bogense,
duń. par. **Feddy** 561 do Kjöge,
norw. par. **Trolla** 938 do Oslo,
niem. par. **Eduard** 574 do Lubeki,
szw. par. **Innland** 1 399 do Malmö,
szw. par. **Skandinavic** 1 441 do Gefle.
7 września:
duń. par. **Knud Villemoes** 860 do Esbjergu,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Gefle,
szw. par. **Tanja** 341 do Helsingborga,
niem. par. **Svend Larsen** 292 do Faaborga,
hld. par. **Johanna** 1 143 do Nantes,
szw. par. **Largo** 336 do Lemvigu.
8 września:
niem. żagl. z mot. **Herta Grube** 68 do Prestö,
niem. żagl. z mot. **Bishorst** 89 do Odense,
hld. żagl. z mot. **Dolphyn** 67 do Fredericji,
szw. żagl. z mot. **Aina** 63 do Blase,
niem. par. **Kurland** 770 do Iggesundu,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
łot. par. **Bartava** 461 do Lipawy.
duń. żagl. z mot. **Fremad** 57 do Söby,
szw. licht. **Fenja** 569 do Landskrony,
szw. licht. **Box** 460 do Limhamnu,
szw. par. **Erik** 123 do Koldingu,
szw. par. **Gudrun** 452 do Aarhus,
duń. żagl. z mot. **Gamma** 99 do Fredericji,
niem. par. **Consul Poppe** 877 do Aalborga,
niem. par. **Dione** 657 do Wasy,
fsk. par. **Savonia** 1 001 do Helsingforsu,
norw. par. **Ora** 599 do Moss.
9 września:
niem. par. **Mary** 1 121 do Aarhus,
niem. licht. **Irene Kiehn** 499 do Helsingöru
niem. licht. **Theo Kiehn** 340 do Gjedser,
grecki par. **Rita** 1 560 do Helsingöru,
est. żagl. z mot. **Wirumaa** 371 do Tallinnu,
duń. żagl. z mot. **Marie** 57 do Oslo,
duń. par. **Bretland** 1 335 do Kopenhagi,
duń. par. **Frankrig** 778 do Odense,
szw. par. **Wira** 249 do Helsingborga.
10 września:
niem. par. **Bugsee** 392 do Wyborga,
niem. par. **Hinrich Peters** 500 do Wasy,
duń. żagl. **Sam** 112 do Tönsbergu,
szw. par. **Trio** 832 do Kalmaru,
duń. żagl. z mot. **Yrsa** 93 do Frederikstadu.
11 września:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
niem. par. **Steinburg** 724 do Ekenaes,
szw. par. **Rewa** 715 do Westeras,
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Haderslevn.
niem. p. **Harald** 1 091 do Helsingborga,
norw. par. **Gunnar** 740 do Bandholmu,
niem. żagl. z mot. **Herma** 47 do Skillinge,
szw. par. **Tom** 1 162 do Oslo,
szw. par. **Elsa** 646 do Husum,
szw. par. **Figge** 386 do Nyköpingu.
12 września:
szw. par. **Elsie** 826 do Slemmestadu,
szw. licht. **Kelsö** 813 do Kopenhagi,
szw. licht. **Menja** 572 do Kopenhagi,
szw. par. **Jan** 488 do Wyborga,
duń. żagl. z m. **Noah** 85 do Dagelykke,
łot. par. **Liva** 270 do Ystadu,
duń. par. **Viktoria** 1 160 do Odense,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
niem. par. **Weser** 571 do Trangsundu.
13 września:
niem. mot. **Margot** 98 do Mullerup,
duń. par. **N. C. Monberg** 1 392 do Aarhus,
łot. par. **Viesturs** 345 do Odense,
łot. par. **Gauja** 1 895 do Lovisy,
ang. par. **Harlyn** 1 200 do Kopenhagi,
niem. par. **Possehl** 1 348 do Kopenhagi,
niem. par. **Lisbeth Zelck** 565 do Wasy,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi.
14 września:
szw. par. **Wright** 1 626 do Sztokholmu,
fsk. żagl. z mot. **Johannes** 217 do Hernösandu,
norw. par. **Oerland** 1 102 do Kotki,
duń. mot. **Maagen** 97 do Blaese,
łot. par. **Mars** 278 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 125 600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

5 września:
niem. par. **Saturn** 154 do Horsensu.
6 września:
niem. par. **Stern** 905 do Antwerpji (i z tow.),
norw. par. **Rosafred** 295 do Londynu.
7 września:
niem. par. **Hans Rudolf Reichel** 340 do Rotterdamu,
duń. par. **Knud** 1 188 do Manchesteru (i z tow.).
8 września:
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu (i z tow.),
duń. par. **Birgit** 1 189 do Zaandamu,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Gandawy,
niem. par. **Sieglinde** 1 080 do Rouen,
niem. par. **W. C. Frohne** 189 do Horsensu.
9 września:
niem. licht. **Nation** 373 do Delfzylu,
niem. licht. **Chronik** 369 do Delfzylu,
niem. licht. **Daheim** 369 do Delfzylu,
niem. licht. **Kosmos** 373 do Delfzylu.
10 września:
duń. par. **Holland** 720 do Londynu,
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 do Nantes (i z tow.).
11 września:
ang. par. **Glen Head** 920 do Dublina.
13 września:
fr. par. **Seine** 813 do Bordeaux (i z tow.),

Statki powyższe wywiozły łącznie 50 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

8 września:
niem. par. **Stadt Stolp** 147 do Nakskov.

Statek powyższy wywiózł 280 ton cukru.

Wywóz cementu przez port gdański

7 września:
szw. par. **Sture** 191 do Helsingborga,
niem. par. **Kurland** 262 do Ekenaes.
8 września:
norw. żagl. z mot. **Björnvik** 120 do Norrköpingu.
11 września:
szw. par. **Karin** 196 do Kłajpedy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 460 ton cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

5 września:
hld. żagl. z mot. **Virena** 290 z Kopenhagi.
6 września:
niem. par. **Consul Hintz** 932 z St. Nazaire,
duń. żagl. z mot. **Aage** 56 z Odense,
duń. żagl. **Jens Nilsen** 169 z Stavangeru,
duń. żagl. **Norden** 211 z Kopenhagi.
8 września:
niem. par. **Samland** 453 z Hamburga,
duń. żagl. z mot. **Maagen** 64 z Kopenhagi,
duń. żagl. z mot. **Torgun** 70 z Kopenhagi,
hld. par. **Piet Hein** 203 z Kingslynnu.
10 września:
niem. żagl. z mot. **Immanuel** 74 z Parnawy.
11 września:
est. żagl. z mot. **Elisabeth** 224 z Tallinnu.
duń. żagl. z mot. **Anna** 73 z Kopenhagi.
12 września:
duń. żagl. z mot. **Elly** 70 z Nakskov,
niem. par. **Venus** 1 639 z Bostonu.
13 września:
szw. żagl. z mot. **Linea** 54 z Kopenhagi.

Statki powyższe przywiozły łącznie 10 500 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

6 września:
niem. par. **Vineta** 299 z Kłajpedy.

Statek powyższy przywiózł 690 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

7 września:
fr. par. **Chef Mecanicien Armand Blanc** 1 580 z Bony.
8 września:
niem. par. **Clara Kunstmann** 2 400 z Bony.
13 września:
niem. par. **Kelkheim** 3 037 z Tampy.
14 września:
hld. par. **Parkhaven** 2 894 z Tampy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 18 800 ton nawozów sztucznych

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

5 września:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.

6 września:
niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
niem. par. **Rival** 353 z Lipawy,
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki,
szw. par. **Egon** 291 z Karlshamnu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Egeria** 382 z Kopenhagi.

7 września:
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Andromeda** 363 z Kolonji,
niem. par. **Eberhard** 337 z Hamburga,
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
niem. par. **Gerhard** 349 z Hamburga,
fr. par. **Seine** 813 z Kopenhagi.

8 września:
duń. par. **Hindsholm** 876 z Kopenhagi.

9 września:
fsk. par. **Bore VIII** 3 437 z Helsingforsu,
niem. par. **Rival** 575 z Lubeki,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu.

10 września:
norw. par. **Mexikano** 2 312 z Wilmingtonu,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 z Kopenhagi,
niem. par. **Rudolf** 142 z Szczecina,
szw. par. **Sven** 191 z Helsingforsu,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Londynu,
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus.

11 września:
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Erna** 491 z Hamburga,
szw. par. **Ymer** 601 z Kłajpedy,
niem. par. **Brake** 366 z Hamburga,
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga,
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Luna** 279 z Bremy.

12 września:
hld. par. **Tyne** 874 z Szczecina,
niem. par. **Alice** 175 z Hamburga,
norw. par. **Ara** 557 z Göteborga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
duń. par. **Estonia** 3 820 z Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Rhea** 293 z Rotterdamu.

13 września:
fr. par. **Normanville** 1 056 z Gdyni z resztą ładunku,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Lorenz** 324 z Hamburga,
duń. par. **Katholm** 816 z Kopenhagi.

14 września:
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

5 września:
niem. par. **Arcona** 303 do Szczecina,
szw. par. **Libau** 173 do Malmö.

6 września:
niem. par. **Stern** 905 do Antwerpji (i z drzewem),
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo,
hld. par. **Nero** 334 do Amsterdamu,
niem. par. **Föhr** 788 do Rygi.

7 września:
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Hullu (i z pas.),
duń. par. **Knud** 1 188 do Manchesteru (i z drzewem),
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Flora** 169 do Bremy.

8 września:
ang. par. **Smoleńsk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu (i z drzewem),
niem. par. **Wiborg** 350 do Wyborga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. par. **Egon** 292 do Helsingforsu,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
niem. par. **Diana** 299 do Rotterdamu,
niem. par. **Käte** 267 do Hamburga,
niem. par. **Bacchus** 381 do Antwerpji,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
niem. par. **Gertrud** 176 do Hamburga,
niem. par. **Rival** 358 do Hamburga.

10 września:
niem. p. **Andromeda** 363 do Królewca,
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 do Nantes (i z drzewem),
niem. par. **F. W. Fischer** 601 do Kotki.

11 września:
norw. par. **Mexikano** 2 313 do Kopenhagi,
niem. par. **Reval** 575 do Tallinnu (i ze zbożem).
niem. par. **Rudolf** 142 do Szczecina,
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.).

12 września:
niem. par. **Flosshilde** 563 do Antwerpji (i ze zbożem).
grecki par. **Vassilios** 2 166 do Livorno,
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu,
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Rygi (i z pas.),
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu.

13 września:
fsk. par. **Poseidon** 480 do Helsingforsu,
niem. par. **Lothar** 258 do Lipawy,
fr. par. **Seine** 813 do Bordeaux (i z drzewem),
fsk. par. **Bore VIII** 3 437 do Buenos Aires.

Ogłoszenie!

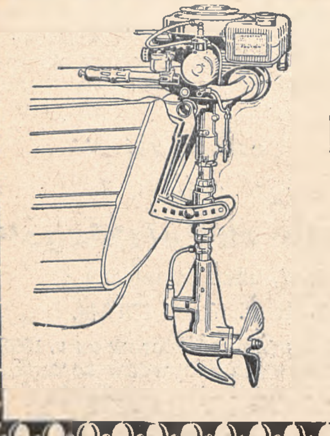
Rada Portu sprzedaje w drodze konkursu, w stanie, w jakim obecnie się znajdują:

statek pilotażowy „Dove“	długość	30,0 m.
	szerokość	5,4 „
	zanurzenie	3,6 „
	moc masz.	225 K. M.
oraz barkas parowy „Schwalbe“	długość	15,86 m.
	szerokość	3,30 „
	zanurzenie	1,25 „
	moc masz.	45 K. M.

Statek pilotażowy „Dove“ można oglądać w Urzędzie Budowy Portu w Nowymporcie, gdzie są do przejrzenia w godzinach urzędowych również warunki sprzedaży, barkas parowy „Schwalbe“ natomiast w Urzędzie Maszyn w Gdańsku - Krakau (Gr. Plehnendorf).

Oferty z odnośnym napisem w **zamkniętych** kopertach należy nadsyłać w terminie do dnia 4 października godz. 12 w południe, do Rady Portu, Gdańsk, Neugarten 28/29, pokój 59.

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
30. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	9. 10.	Lituania	Baltic America Line
18. 10.	„ „	„ „	25. 10.	Estonia	„
8. 11.	„ „	„ „	13. 11.	Polonja	„
21. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	21. 9.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
25. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	25. 9.	Baltara	„
28. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	28. 9.	„	„
17. 9.	„ Londynu	„ Londynu	21. 9.	Smolensk	Ellerman & Wilson
18. 9.	„ Hull	„ Hull	21. 9.	Kolpino	„
24. 9.	„ Londynu	„ Londynu	28. 9.	Tasso	„
25. 9.	„ Hull	„ Hull	28. 9.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
28. 9.	z Rygi	do Le Havre	29. 9.	Virginie	Cie Generale
7. 10.	z Kłajpedy	„	7. 10.	Pologne	Transatlantique
21. 10.	z Rygi	„	13. 10.	Virginie	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.